



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.11.2005
COM(2005) 586 definitief

2005/0236 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005) 1497}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Het voorstel van de Commissie past in een internationale en Europese context in volle ontwikkeling. Het voorstel is het resultaat van een algemene gedachtenwisseling over de verantwoordelijkheden van staten bij de tenuitvoerlegging van de internationale verdragen die zij geratificeerd hebben en die in werking zijn getreden.

In het voorstel is ook rekening gehouden met de groeiende behoefte aan verdieping en correcte toepassing van de bestaande regels; het voorstel tracht de vastgestelde tekortkomingen in deze regels te verhelpen door voldoende wederzijdse bijstand en samenwerking tussen staten tot stand te brengen, met name door hen in staat te stellen hun praktijken en knowhow uit te wisselen.

Met dit voorstel komt de Commissie ook tegemoet aan de verplichting om concreet invulling te geven aan artikel 3, lid 1, van Richtlijn 94/57/EG, waarin de conformiteitsverplichtingen van de vlaggenstaten reeds zijn vastgesteld. Het is dus niet de bedoeling nieuwe regels met nieuwe verplichtingen op te leggen, maar ervoor te zorgen dat de geldende regels ook daadwerkelijk leiden tot een verhoogde maritieme veiligheid en bescherming van de zeeën en van het milieu.

Het is niet normaal dat het niveau van veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen sterk verschilt van de ene vlaggenstaat tot de andere, en dit ondanks het feit dat 164 IMO-lidstaten de verdragen inzake maritieme veiligheid en verontreiniging van schepen hebben geratificeerd en zich ertoe hebben verbonden deze toe te passen. Schepen die niet aan de normen beantwoorden maar die toch over de hele wereld blijven varen, vormen een permanent risico voor de Europese kusten en veroorzaken oneerlijke mededinging tussen ondernemingen voor maritiem vervoer. Dat dit nog steeds de trieste realiteit is, blijkt in 2003 uit de vaststellingen van de maritieme sector (Shipping Industry Guidelines on Flag State performance, Marisec 2003) en vooral van de ministers van 34 landen van de regio van de Stille en de Atlantische Oceaan die eind 2004 in Vancouver zijn bijeengekomen (Twee gezamenlijke ministerconferentie van de Protocollen van Parijs en Tokio over de controle van schepen door havenstaten: "Het verantwoordelijkheidsbesef vergroten", interregionale actie om de exploitatie van niet aan de normen beantwoordende schepen te beëindigen – Canada (British Columbia), 2 en 3 november 2004).

De scheepvaartsector van zijn kant heeft in zijn aanbevelingen voor de keuze van vlaggenstaat, die gericht zijn tot rederijen die eigenaar of exploitant zijn van koopvaardij schepen, gewezen op de verschillen tussen de vlaggenstaten.

In hun gezamenlijke verklaring van Vancouver benadrukken de ministers dat "in sommige regio's nog steeds schepen worden geëxploiteerd die niet aan de normen beantwoorden. Er moeten derhalve andere stappen worden ondernomen om reders en exploitanten die hun activiteiten op onverantwoorde wijze blijven uitoefenen, zonder rekening te houden met de internationale regels en veiligheidspraktijken, tot de orde te roepen. Sedert de eerste conferentie, die in maart 1998 plaats had, hebben zich een aantal ongevallen en verontrustende incidenten voorgedaan, met verlies aan

mensenlevens en verontreiniging van de oceanen tot gevolg. Uit deze ongevallen en incidenten, die geleid hebben tot zware economische verliezen, schade aan het milieu en ongerustheid bij de bevolking, is duidelijk gebleken dat aanvullende maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid te versterken en verontreiniging te voorkomen (...). Niet-conforme schepen worden meestal geëxploiteerd door mensen die commerciële voordelen nastreven op een manier die niet aan de internationale normen beantwoordt (...). Sommige overheidsinstanties van vlaggenstaten beseffen nog steeds niet dat hun verantwoordelijkheid is erop toe te zien dat de schepen die hun vlag voeren voldoen aan de internationale verdragen. Deze instanties laten na om doeltreffend toezicht te houden op en controle uit te oefenen over de organisaties waaraan ze hun bevoegdheden hebben gedelegeerd, met name wanneer de prestaties van deze organisaties tot gevolg hebben dat de beoordelings-, inspectie- en certificeringstaken niet volledig en efficiënt worden uitgevoerd (...). Aangezien scheepsongevallen nog steeds frequent plaatsvinden, met verlies aan mensenlevens en verontreiniging tot gevolg, is het nodig aanvullende maatregelen te nemen om de algemene veiligheid van het zeevervoer te verbeteren en verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen".

Op het niveau van de Europese Unie vertalen deze opmerkelijke verschillen zich in sterk uiteenlopende aanhoudingscijfers, afhankelijk van de vlag die de schepen voeren. Dit fenomeen wordt bevestigd door de controlegegevens van de havenstaten van het Memorandum van Parijs.

Over de periode 2002-2004 schommelt het aanhoudingspercentage van de lidstaten met een aanzienlijke vloot tussen 1,1 en 7,3%. Ten gevolge van de uitbreiding van de Europese Gemeenschap is het gemiddelde aanhoudingspercentage van Europese schepen gevoelig toegenomen. In de periode 2002-2004 bedroeg dit 4,6% voor alle schepen van de 25 lidstaten, terwijl het gemiddelde van de 15 oude lidstaten slechts 2,9% bedroeg. De Commissie kan dus aan de hand van statistieken aantonen dat de verplichtingen van de vlaggenstaten de zwakke schakel vormen in de regelgeving inzake maritieme veiligheid.

In de praktijk heeft het voorstel van de Commissie tot doel de twee belangrijkste tekortkomingen van de IMO (naast het gebrek aan een instantie die controle uitoefent over de toepassing van de IMO-regels) te verhelpen:

- de aanzienlijke mate waarin elke partij bij het IMO-verdrag zelf mag bepalen van welke basisregels van de verdragen ze afwijkt of wordt vrijgesteld;
- het niet-bindende karakter van de begeleidende maatregelen die in de vorm van IMO-resoluties zijn goedgekeurd, hoewel deze van essentieel belang worden geacht voor de doeltreffende toepassing van de genoemde verplichtingen.

Deze tekortkomingen verklaren in grote mate het verschil in kwaliteit tussen de vlaggenstaten en beperken de wettelijke mogelijkheden (controle door de havenstaten) om actie te ondernemen tegen niet-conforme schepen. Daarom heeft dit voorstel tot doel de verplichtingen waaraan de lidstaten zich moeten houden in de hoedanigheid van vlaggenstaat, op te nemen in een communautaire richtlijn, rekening houdende met de toelichtingen van de IMO.

Het beginsel dat de regels van de internationale verdragen inzake maritieme veiligheid moeten worden nageleefd, is al vermeld in artikel 3 van Richtlijn 94/57/EG. Dit betekent dat de lidstaten IMO-resolutie A.847 (20) "Richtsnoeren ter ondersteuning van vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten" ten uitvoer moeten leggen.

Aangezien deze resolutie niet erg gedetailleerd en soms onduidelijk is, heeft de IMO zich ertoe verbonden de richtsnoeren om te zetten in een code voor de tenuitvoerlegging van de verplichte instrumenten. Deze code is niet bindend voor de IMO-leden, net als de oorspronkelijke resolutie. De IMO heeft deze code ook aangevuld met een systeem voor de audit van de betrokken overheidsinstanties. Dit systeem heeft niet tot doel sancties op te leggen aan landen die hun verplichtingen als partij bij de IMO-verdragen niet of slechts gedeeltelijk naleven, maar hen te helpen hun prestaties bij de tenuitvoerlegging van de in de code opgesomde verdragen te verbeteren.

De code en het auditsysteem zullen worden goedgekeurd tijdens de algemene vergadering van de IMO in november 2005.

De Commissie heeft onmiddellijk lessen getrokken uit de internationale werkzaamheden, temeer daar de Raad zich ook al had uitgesproken over de te volgen werkwijze. In zijn conclusies van 6 december 2002 betreffende de te nemen maatregelen naar aanleiding van de schipbreuk van de Prestige steunt de Raad de werkzaamheden van de IMO voor het opstellen van een vlaggenstaatcode en een verplicht auditsysteem dat tot doel heeft te garanderen dat de vlaggenstaten hun verplichtingen uit hoofde van de internationale verdragen naleven.

Dit politieke engagement van de Raad verklaart waarom het Verenigd Koninkrijk, Cyprus en Frankrijk zich al vrijwillig hebben aangeboden om in 2004 een audit van de onder hun vlag varende vloot te laten uitvoeren.

Rekening houdende met de nieuwe richtsnoeren van de IMO, stelt de Commissie zich tot doel het gedeelte van de code dat betrekking heeft op vlaggenstaten om te zetten in Gemeenschapswetgeving en erop toe te zien dat de lidstaten hun internationale verplichtingen effectief en op gecoördineerde wijze naleven.

Met haar voorstel voor een richtlijn wil de Commissie een communautaire impuls geven aan de totnogtoe gebrekkige ratificering van bepaalde internationale verdragen die een belangrijke invloed hebben op de maritieme veiligheid en de voorkoming van verontreiniging. Zij stelt ook voor een mechanisme op te zetten om, via de comitologieprocedure, te garanderen dat de normen en bepalingen waarvoor de lidstaten zelf verantwoordelijk zijn, op geharmoniseerde wijze worden toegepast.

Op langere termijn streeft de Commissie ernaar de vlaggen van de lidstaten aantrekkelijker te maken en van de Europese vloot een vloot van hoge kwaliteit te maken die concurrerend blijft ten opzichte van derde landen. Hiertoe biedt zij derde landen die een gelijkwaardige kwaliteit bieden de mogelijkheid om akkoorden te sluiten met de lidstaten van de Europese Gemeenschap in ruil voor toegang tot dezelfde voordelen als de lidstaten.

- **Algemene context**

Er zij op gewezen dat de code voor de toepassing van de verplichte IMO-instrumenten de concrete invulling en aanvulling is van IMO-resolutie A.847 (20) "Richtsnoeren ter ondersteuning van vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten" en dat de maritieme instanties van de lidstaten krachtens artikel 3, lid 1, van Richtlijn 94/57/EG nu reeds verplicht zijn op te treden in het kader van het proces voor de inspectie en certificering van hun schepen, overeenkomstig de relevante bepalingen van de bijlage en het aanhangsel bij die resolutie.

Wat de verantwoordelijkheid van de vlaggenstaten betreft, veroorzaken de tekortkomingen op het vlak van de toepassing en naleving van de verplichte instrumenten door bepaalde lidstaten diverse soorten verstoringen:

- economische verstoringen tussen staten die goed toezicht houden op de schepen die het recht hebben gekregen onder hun vlag te varen en staten die daar minder zorgvuldig mee omgaan. De graad van toezicht heeft gevolgen voor de kosten van het onderhoud van het schip;
- sociale verstoringen: de gebrekkige naleving van de internationale verplichtingen door vlaggenstaten heeft gevolgen voor de werkgelegenheid van minder gekwalificeerde en dus ook minder dure bemanningsleden. Dit geeft aanleiding tot een belangrijke vorm van sociale dumping en verlies aan werkgelegenheid voor gekwalificeerd personeel. Bovendien wordt een loopbaan als zeevarende daardoor steeds minder aantrekkelijk, net nu de Gemeenschapswetgeving inzake maritieme veiligheid voorschrijft dat veiligheidsbeheersystemen aan boord door gekwalificeerd personeel ten uitvoer moeten worden gelegd en dat de kwalificaties van zeevarenden en de controle van certificaten moeten worden erkend (richtlijn 2001/25/EG);
- ten slotte hebben deze economische en sociale kwesties een direct effect op de bescherming van het milieu. Niet-conforme schepen met ondergekwalificeerde bemanningen verhogen immers het risico van verlies aan mensenlevens op zee en van schade aan het milieu en de daaraan verbonden herstelkosten.

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

De tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A. 847(20) is uitdrukkelijk vereist bij artikel 3, lid 1, van Richtlijn 94/57/EG.

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

Dit voorstel is de ontbrekende schakel in de keten van wetgevingsinstrumenten op het gebied van maritieme veiligheid. Het ligt in de lijn van de ambitie van de lidstaten om een communautair systeem op te zetten voor de controle van de verplichtingen die zij moeten naleven uit hoofde van de internationale instrumenten waar ze partij bij zijn, met name via de omzetting in Gemeenschapswetgeving van de code betreffende de tenuitvoerlegging van de verantwoordelijkheden van vlaggenstaten en het auditprogramma. Al deze elementen samen dragen bij tot een versterking van de positie van de Europese Unie op internationaal niveau.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- Raadpleging van belanghebbende partijen

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

In mei 2004 en in februari 2005 heeft de Commissie vertegenwoordigers van de lidstaten en de maritieme sector geraadpleegd en hun werkdocumenten met gedetailleerde vragen over de geplande projecten voorgelegd. De Commissie heeft de geraadpleegden overigens verzocht schriftelijk en gedetailleerd commentaar te geven.

De geraadpleegden van de maritieme sector vertegenwoordigen de belangen van de reders, scheepsbevrachters, oliemaatschappijen, haveninstanties, classificatiebureaus, verzekeraars, scheepswerven, loodsen en zeevarenden. Het gaat meestal om beroepsorganisaties op Europees en soms op internationaal niveau.

Volgens de lidstaten brengt de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen directe (gekwalificeerde inspecteurs, het opzetten van administratieve systemen, gekwalificeerde auditors) en indirecte kosten (sommige landen vertrouwen de controles en de certificering aan classificatiebureaus toe) met zich mee. De lidstaten die deze normen al toepassen zijn het er echter over eens dat de investeringskosten ruimschoots worden gecompenseerd door de stroomlijning van hun activiteiten en op termijn door schaalvoordelen.

Op basis van de raadplegingen en van diverse studies is de Commissie tot de conclusie gekomen dat de code voor de tenuitvoerlegging van de IMO-instrumenten die vlaggenstaten verplicht moeten toepassen, in een richtlijn moet worden opgenomen.

De effectbeoordeling (SEC(2005) 1497) bevat gedetailleerde informatie over de geplande opties en de keuze van wetgevingsinstrument. De conclusie van de effectbeoordeling was dat de voorgestelde regelgeving opportuun is.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De vertegenwoordigers van de sector stonden gunstig tegenover het initiatief van de Commissie maar maanden toch aan tot voorzichtigheid omdat dit initiatief alleen de vlaggenstaten ondersteunt die ook lidstaat van de Europese Unie zijn. De sector heeft de Commissie ook gevraagd de resultaten van de werkzaamheden van de IMO op dit gebied zo getrouw mogelijk om te zetten.

De Commissie heeft rekening gehouden met deze algemene of specifieke verzoeken. De teksten van de IMO zijn als bijlage bij het voorstel voor een richtlijn gevoegd en de Commissie heeft voorgesteld sommige bepalingen van deze teksten verplicht te stellen voor de lidstaten. Voorts worden ook stimulansen toegekend aan schepen die onder een van de Europese vlaggen varen; concreet betekent dit dat de havenstaat uiteindelijk minder strenge controles zal uitvoeren van schepen die varen onder de vlag van Europese landen die hun verplichtingen nakomen. Onder voorbehoud van externe overeenkomsten kunnen derde landen dezelfde voordelen genieten als ze dezelfde resultaten op het vlak van kwaliteit behalen. Lidstaten die geaudit worden kunnen, indien zij dit wensen, hulp van de Commissie krijgen (voorbereiding en uitvoering van de audit).

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Maritieme veiligheid, beveiliging van mensenlevens en milieubescherming.

Gebruikte methode

De gebruikte methode is dezelfde als die welke door de Internationale Maritieme Organisatie wordt gebruikt, namelijk een zelfbeoordeling van de prestaties van de vlaggenstaten. De lidstaten hebben ermee ingestemd dat voor de zelfbeoordelingen van hun vlag aanvullende criteria gelden en dat ze op Europees niveau aan een grondiger analyse worden onderworpen.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

De deskundigheid van het Europees Agentschap voor de maritieme veiligheid is vereist.

Ontvangen en gebruikte adviezen

Men was het er unaniem over eens dat zich ernstige risico's kunnen voordoen, met onomkeerbare gevolgen.

De ontvangen adviezen zijn opgenomen in het verslag van het MARE-comité van het Europees Parlement, dat kan worden geraadpleegd op de volgende website: http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

Via de website van het Agentschap: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Effectbeoordeling**

Twee opties zijn in overweging genomen: individuele maatregelen van de lidstaten en een voorstel voor een richtlijn over de conformiteitsverplichtingen van de vlaggenstaten.

Wat optie 1 betreft, heeft de beoordeling van de economische, sociale en ecologische gevolgen geleid tot de conclusie dat individuele maatregelen van lidstaten, of ze nu streng of versnipperd zijn (en zeker het niet nemen van maatregelen), niet bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen in de hele Gemeenschap en niet dezelfde toegevoegde waarde hebben als een communautaire maatregel, namelijk de homogene toepassing van een door de IMO opgesteld internationaal regelgevingskader in de Unie. Individuele maatregelen kunnen bovendien leiden tot veiligheids- en beschermingsniveaus die verschillen van de ene vlaggenstaat tot de andere en derhalve tot een verstoring van het economisch evenwicht.

Na analyse van de tweede optie is de Commissie tot de conclusie gekomen dat de omzetting van de IMO-code in Gemeenschapswetgeving geen nieuwe verplichtingen voor de lidstaten met zich meebrengt, voorzover hun maritieme instanties de

verbintenissen naleven die ze in de internationale overeenkomsten zijn aangegaan. Deze maatregel vertaalt zich dus niet in een aanvullende financiële last, maar brengt wel belangrijke voordelen met zich mee voor de maritieme veiligheid, het milieu en de sociale voorwaarden voor zeevarenden.

De Commissie heeft conform haar wetgevings- en werkprogramma een effectbeoordeling uitgevoerd, waarvan het verslag kan worden geraadpleegd op de website van de Commissie:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregelen**

Het voorstel voorziet in versterking van de veiligheid op zee, de bescherming van de zeevarenden en de milieubescherming door de vlaggenstaten nadrukkelijker te wijzen op hun verantwoordelijkheden en verplichtingen op internationaal niveau. Deze verantwoordelijkheid geldt zowel vóór als na de toekenning van de vlag.

Concreet betekent dit dat de vlaggenstaten de bepalingen van de code voor de toepassing van de verplichte IMO-instrumenten verplicht moeten naleven en dat een programma voor de audit van de vlaggenstaten moet worden opgesteld.

- **Rechtsgrondslag**

Het voorstel is gebaseerd op artikel 80, lid 2, van het Verdrag en op artikel 3, lid 1, van Richtlijn 94/57/EG.

- **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.

De toekenning van de vlag blijft een bevoegdheid van de lidstaten, maar de voorwaarden voor de toekenning en het behoud van de vlag zijn vastgesteld in internationale verdragen die door de lidstaten zijn geratificeerd. De geharmoniseerde toepassing van deze regels voor de toekenning en het behoud van de vlag valt onder de bevoegdheid van de Gemeenschap aangezien er geen internationaal systeem voor de controle van deze toepassing bestaat.

Het is niet voldoende dat één lidstaat maatregelen neemt om het doel te bereiken omdat maritiem vervoer van nature internationaal is en omdat de uit internationale instrumenten voortvloeiende verplichtingen die tot doel hebben goedkope vlaggen te bestrijden, geen resultaat zouden opleveren wanneer alle lidstaten individueel handelen.

Individuele maatregelen van de lidstaten zouden in strijd zijn met Richtlijn 94/57/EG, waarin vermeld staat dat Resolutie A 847 (20) van de IMO, die de basis van dit voorstel vormt, op Gemeenschapsniveau ten uitvoer moet worden gelegd.

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

Tijdens het onderzoek van de zelfbeoordelingen van de lidstaten (Self Assessment Form) met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de internationale verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomsten waar de lidstaten partij bij zijn, zijn talrijke verschillen tussen de lidstaten aan het licht gekomen die gevolgen hebben voor de veiligheid van de scheepvaart. De verschillen hebben vooral betrekking op de controle van de classificatiebureaus, op de behandeling van ongevallen, op de structuur van de maritieme instanties en op het opzetten van een kwaliteitssysteem. Het is dan ook noodzakelijk dat de Europese Unie actie onderneemt, met name wat de methodes en praktijken betreft.

In het voorstel voor een richtlijn worden de lidstaten aangemoedigd om de internationale verdragen te ratificeren; dit kan beter door de lidstaten dan door de Gemeenschap worden gedaan, omdat de Gemeenschap niet exclusief bevoegd is op de door deze verdragen bestreken gebieden. Het voorstel voorziet ook in het opzetten van een kwaliteitssysteem door de nationale maritieme instanties. In het voorstel zijn kwaliteitsdoelstellingen vastgesteld, maar de lidstaten mogen zelf kiezen hoe ze deze doelstellingen zullen verwezenlijken: aan de hand van ISO-norm 9001:2000 of aan de hand van gelijkwaardige normen. Alleen de lidstaten zijn in staat een kwaliteitssysteem op te zetten dat beantwoordt aan de normen die het beste geschikt zijn voor hun maritieme instanties, maar ze moeten wel de vastgestelde doelstellingen verwezenlijken.

Het voorstel omvat ook een audit van de vlaggen van de lidstaten; de lidstaten mogen zelf kiezen wanneer deze audit plaatsvindt en of ze zich door de Commissie laten bijstaan.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

De lidstaten hebben zich ertoe verbonden de IMO-bepalingen inzake de verantwoordelijkheden van vlaggenstaten ten uitvoer te leggen en een audit van hun vlag te laten uitvoeren door de IMO. De reactie van de Commissie staat dus in verhouding tot de verwachtingen van de lidstaten.

Bovendien brengt de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn geen extra kosten met zich mee voor de lidstaten want het betreft een rationalisering van de uitgaven van de maritieme instanties. Gebruik maken van de middelen waarin het Verdrag voorziet biedt bepaalde garanties, namelijk dat de lidstaten van de Europese Unie hun

verplichtingen als vlaggenstaat op kwalitatieve en geharmoniseerde wijze zullen naleven.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn.

De IMO-verplichtingen dienen om twee redenen te worden omgezet in Gemeenschapswetgeving: enerzijds bevat het internationaal maritiem recht geen controle- en sanctiemechanismen en anderzijds zijn grote verschillen in kwaliteit vastgesteld tussen de Europese vlaggen.

Omdat alle lidstaten partij zijn bij de IMO-verdragen, hebben zij de regels van de code voor de toepassing van de verplichte IMO-instrumenten in nationale wetgeving omgezet of worden zij geacht dit te doen. Een richtlijn is het aangewezen instrument omdat de Commissie de lidstaten voorstelt, voorzover nodig, de in de code bedoelde verdragen te ratificeren en een kwaliteitscontrolesysteem op te zetten.

Andere instrumenten, zoals eenvoudige samenwerking tussen de lidstaten, zouden niet geschikt zijn. De lidstaten hebben de in de code bedoelde verdragen inzake de tenuitvoerlegging van de verplichte IMO-instrumenten immers al geratificeerd. Zij moeten nu een kwalitatieve stap zetten op weg naar harmonisering en controle op de tenuitvoerlegging van deze verplichte internationale instrumenten. Op internationaal niveau, en met name binnen de Internationale Maritieme Organisatie, bestaat er geen enkel middel om de uitvoering van de internationale verdragen af te dwingen en om eventuele tekortkomingen in de uitvoering te bestraffen.

De Commissie benadrukt dat de lidstaten die er via hun nationale wetgeving op toezien dat hun vlaggenstaatverplichtingen effectief worden nageleefd, geen nieuwe wetgeving moeten aannemen. Het volstaat dat ze, in het kader van artikel 19 van de richtlijn, de Commissie in kennis stellen van hun bestaande wetgeving en een kopie ervan aan de Commissie verstrekken.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

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

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Simulatie, proefperiode en overgangperiode**

Voor de voorgestelde richtlijn is of zal in een overgangperiode worden voorzien.

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

Het voorstel bevat een herzieningsbepaling.

- **Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregelen betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Nadere uitleg van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel**

In artikel 1 is het doel vastgesteld: garanderen dat de regelgeving van de lidstaten in overeenstemming is met de IMO-verdragen, de veiligheid verbeteren en voorkomen dat schepen die onder de vlag van een lidstaat varen het milieu verontreinigen.

Artikel 2 bevat een lijst met definities van de in het voorstel voor een richtlijn gebruikte termen, concepten en verwijzingen.

Het doel van artikel 3 is te garanderen dat het internationale kader waarbij de verplichtingen van de vlaggenstaten uit hoofde van de IMO-verdragen zijn geregeld, ten uitvoer wordt gelegd; voorts worden de lidstaten in dit artikel verzocht partij te worden bij die verdragen.

In artikel 4 wordt herhaald dat de instanties van de vlaggenstaten over voldoende middelen en adequate procedures moeten beschikken.

In artikel 5 is gepreciseerd welke verplichtingen moeten worden nageleefd en welke procedures moeten worden gevolgd vóór en tijdens de registratie van een schip onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie.

De verplichte bepalingen van de code om te garanderen dat de inspecties worden geharmoniseerd en dat de schepen op basis van de toepasselijke IMO-regels worden gecertificeerd, zijn overgenomen in artikel 6.

In artikel 7 wordt verduidelijkt welke verplichtingen vlaggenstaten moeten naleven om de erkende organisaties waaraan ze hun statutaire taken inzake scheepsinspectie en -certificering hebben gedelegeerd, efficiënt en permanent te controleren.

In artikel 8 is bepaald welke verplichtingen landen moeten naleven tegenover het personeel dat betrokken is bij werkzaamheden in verband met veiligheid en voorkoming van verontreiniging, en zijn de verhoudingen tussen de personeelsleden vastgesteld.

Artikel 9 verplicht de lidstaten om ongevallen op zee of verontreinigingsincidenten te onderzoeken.

Artikel 10 verplicht de lidstaten hun schepen te bemannen met voldoende personeel van goede kwaliteit en stelt de toepassing van IMO-resolutie A.890 (21) met betrekking tot de beginselen van minimumbemanningsterkte verplicht.

In artikel 11 worden een aantal begeleidende maatregelen opgesomd.

Artikel 12 verplicht de lidstaten elk jaar de prestaties van hun vlag te beoordelen en bij te sturen.

Artikel 13 beoogt de invoering van een onafhankelijke audit van de instantie van de vlaggenstaat en erkent het door de IMO ontwikkeld auditprogramma.

Artikel 14 verplicht de lidstaten hun maritieme instantie aan een ISO-certificering te onderwerpen om een kwaliteitslabel te krijgen.

Artikel 15 voorziet in de mogelijkheid om samenwerkingsovereenkomsten te sluiten met derde landen.

In artikel 16 is bepaald dat de lidstaten essentiële gegevens moeten meedelen aan de Commissie zodat deze de toepassing van de richtlijn kan beoordelen en een verslag kan opstellen.

Artikel 17 verschaft de Commissie de mogelijkheid om de richtlijn te wijzigen naar aanleiding van beslissingen die door het IMO en de Internationale Arbeidsorganisatie worden genomen.

Artikel 18 vertrouwt de in diverse artikelen van de richtlijn bedoelde uitvoerende taken toe aan het comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

In de artikelen 19 en 20 zijn de termijnen voor de omzetting en de inwerkingtreding van de bepalingen van de richtlijn vastgesteld.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

(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, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De veiligheid van de scheepvaart in de Gemeenschap en van de burgers die er gebruik van maken, alsmede de bescherming van het milieu dienen te allen tijde te worden gewaarborgd.
- (2) Wat de internationale scheepvaart betreft, is een uitgebreid kader voor de verbetering van de maritieme veiligheid en de bescherming van het milieu tegen verontreiniging door schepen opgezet door middel van een aantal verdragen waarvoor de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) depositaris is.
- (3) In het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS, 1982) en de verdragen waarvoor de IMO depositaris is, is bepaald dat de landen die partij zijn bij deze verdragen verantwoordelijk zijn voor het uitvaardigen van wetten en regels en voor het nemen van alle overige maatregelen die nodig zijn om die verdragen volledig ten uitvoer te leggen teneinde te garanderen dat, vanuit het oogpunt van de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu, een schip geschikt is

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

voor de dienst waarvoor het bestemd is en bemand wordt door vakbekwaam maritiem personeel.

- (4) Er dient rekening te worden gehouden met de algemene consolidering van het bestaande corpus van instrumenten inzake maritiem arbeidsrecht tot één enkel instrument. Deze consolidering, die momenteel door de Internationale Arbeidsorganisatie wordt uitgevoerd, heeft ook betrekking op de vlaggenstaatverplichtingen, die in een latere fase in deze richtlijn moeten worden opgenomen.
- (5) Teneinde de doeltreffendheid van de IMO-verdragen in de Gemeenschap te garanderen, gezien het feit dat alle lidstaten partij moeten zijn bij de IMO-verdragen en moeten voldoen aan de verplichtingen die in die verdragen zijn vastgesteld met betrekking tot schepen die hun vlag voeren, moeten de verplichtingen van die verdragen in de Gemeenschapswetgeving worden opgenomen.
- (6) Die verplichtingen dienen te worden toegepast in samenhang met de relevante Gemeenschapswetgeving inzake de veiligheid van schepen, hun bemanning, passagiers en lading, inzake het voorkomen van verontreiniging door schepen en inzake de arbeidstijd van zeevarenden.
- (7) Enkele lidstaten zijn nog geen partij bij bepaalde IMO-verdragen, zoals het SOLAS-Protocol en het Protocol betreffende de uitwatering van schepen (beide uit 1988) en bijlage IV en VI van MARPOL, noch bij specifieke IMO-verdragen die expliciet in de Gemeenschapswetgeving worden vermeld; deze lidstaten moeten worden aangemoedigd om het proces waarbij zij partij worden bij die verdragen te voltooien.
- (8) Krachtens [Richtlijn .../EG van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties⁵] moeten de lidstaten handelen overeenkomstig de relevante bepalingen van de bijlage en het aanhangsel bij IMO-resolutie A.847(20) betreffende richtsnoeren ter ondersteuning van vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten, teneinde te garanderen dat de bevoegde instanties van de lidstaten in staat zijn de bepalingen van de internationale verdragen te doen naleven, met name de bepalingen inzake de inspectie en controle van schepen en inzake de afgifte van wettelijk voorgeschreven certificaten en certificaten van vrijstelling.
- (9) IMO-resolutie A.847(20) is ingetrokken bij IMO-resolutie A.973(24) betreffende de Code voor de toepassing van verplichte IMO-instrumenten, waarin de bepalingen zijn opgenomen die door de vlaggenstaten verplicht moeten worden toegepast.
- (10) De lidstaten moeten zich doeltreffend en consequent kwijten van hun vlaggenstaatverplichtingen overeenkomstig de IMO-verdragen, rekening houdende met IMO-resolutie A.973(24).

⁵ PB L [...] van [...], blz. [...].

- (11) De IMO-verdragen verlenen vlaggenstaten het recht schepen van de toepassing van de in de IMO-verdragen vastgestelde basisregels voor vlaggenstaten vrij te stellen en gelijkwaardige regels toe te passen en laten een groot aantal vereisten over aan het oordeel van de nationale maritieme instanties. Dit laatste kan tot gevolg hebben dat niet alle lidstaten hetzelfde veiligheidsniveau handhaven en dat de concurrentie tussen vlaggenstaten wordt verstoord.
- (12) In artikel 12 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁶ heeft de Commissie zich ertoe verbonden de aanzet te geven tot de vaststelling van geharmoniseerde interpretaties van technische veiligheidsnormen voor passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt. Hetzelfde moet, voorzover nodig, gebeuren voor soortgelijke bepalingen met betrekking tot andere scheepstypes waarop de IMO-verdragen van toepassing zijn, zonder evenwel afbreuk te doen aan het recht van de IMO om zelf geharmoniseerde interpretaties vast te stellen.
- (13) De middelen waarover de maritieme instanties van de lidstaten beschikken om te voldoen aan hun vlaggenstaatverplichtingen moeten in verhouding staan tot de omvang en de aard van hun vloot en gebaseerd zijn op de relevante IMO-vereisten.
- (14) Op basis van de ervaring die de lidstaten in de praktijk hebben opgedaan, moeten minimumcriteria voor deze middelen worden vastgesteld.
- (15) De bepalingen inzake verandering van vlaggenstaat die in de IMO-verdragen en de Gemeenschapswetgeving inzake maritieme veiligheid zijn opgenomen, moeten worden versterkt door de procedures die door de IMO worden aanbevolen in MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 van 20 December 2004 betreffende de overdracht van schepen tussen landen verplicht te doen naleven; dit moet ook leiden tot grotere transparantie in de verhoudingen tussen vlaggenstaten en bijdragen tot de veiligheid op zee.
- (16) De lidstaten moeten met betrekking tot de schepen die onder hun vlag varen, geharmoniseerde eisen inzake certificering en controle door de vlaggenstaat toepassen, zoals vastgelegd in de relevante procedures en richtsnoeren die als bijlage zijn toegevoegd aan de door de algemene vergadering van de IMO aangenomen resolutie A.948(23) inzake richtsnoeren voor controle in het kader van het geharmoniseerde systeem voor controle en certificering.
- (17) Strikt en nauwgezet toezicht op de erkende organisaties die namens lidstaten de taken van vlaggenstaten uitoefenen, aangepast aan de omvang en de aard van de vloot van de lidstaten, moet leiden tot een algemene verbetering van de kwaliteit van de prestaties van schepen die de vlag van een lidstaat voeren.
- (18) De naleving van minimumcriteria door inspecteurs van vlaggenstaten moet gelijke kansen voor alle maritieme instanties garanderen en bijdragen tot de kwaliteit van de prestaties van schepen die een vlag van een lidstaat voeren.

⁶ PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/75/EG van de Commissie (PB L 190 van 30.7.2003, blz. 6).

- (19) De lidstaten hebben een verplichting als vlaggenstaat bij onderzoeken van ongevallen en incidenten.
- (20) De specifieke regels die de lidstaten moeten volgen bij onderzoeken van ongevallen in de sector maritiem vervoer zijn vastgesteld in Richtlijn (.../.../EG).
- (21) De verplichte toepassing van de IMO-beginselen inzake minimumbemanningssterkte moet bijdragen tot een verbetering van de kwaliteit van de prestaties van schepen die de vlag van een lidstaat voeren.
- (22) De ontwikkeling van gegevensbanken met essentiële informatie over schepen die de vlag van een lidstaat voeren en schepen die uit het register van een lidstaat zijn uitgeschreven, draagt bij tot de transparantie van de prestaties van een vloot van hoge kwaliteit, maakt het mogelijk beter toezicht te houden op de vlaggenstaatverplichtingen en garandeert gelijke kansen voor alle maritieme instanties.
- (23) Een beoordeling van de prestaties van vlaggenstaten en, indien nodig, corrigerende maatregelen moeten garanderen dat alle lidstaten op de witte lijst staan van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs betreffende havenstaatcontrole.
- (24) De lidstaten hebben zich ertoe verbonden aan te tonen dat zij de verplichte IMO-instrumenten naleven, zoals gevraagd in resolutie A.974(24) betreffende het kader en de procedures voor het vrijwillige auditprogramma van de IMO-lidstaten, dat op 1 december 2005 door de algemene vergadering van de IMO is aangenomen.
- (25) Het vrijwillige auditprogramma van de IMO-lidstaten is opgesteld volgens de standaardbenadering voor kwaliteitsbeheer; het bevat beginselen, criteria, auditgebieden, auditprocessen en -procedures die geschikt zijn om te bepalen in welke mate de lidstaten hun verplichtingen en verantwoordelijkheden als vlaggenstaat, die zijn vastgesteld in verplichte IMO-verdragen waarbij zij partij zijn, naleven en handhaven. Dit auditproces kan dus al in de Gemeenschapswetgeving betreffende maritieme veiligheid worden opgenomen.
- (26) Een kwaliteitscertificering van de administratieve procedures, overeenkomstig ISO- of gelijkwaardige normen, moet verder bijdragen tot gelijke kansen voor alle maritieme instanties.
- (27) Om te garanderen dat scheepseigenaars die schepen onder de vlag van een lidstaat exploiteren en scheepseigenaars die schepen onder de vlag van een ander land exploiteren over gelijke kansen beschikken, moeten synergieën tot stand worden gebracht tussen vlaggenstaten die zich ertoe verbinden de Code voor de toepassing van verplichte IMO-instrumenten na te leven, zoals vastgesteld in resolutie A.973(24) van de algemene vergadering van de IMO van 1 december 2005, en die bereid zijn een audit te ondergaan overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.974(24) van de algemene vergadering van de IMO van 1 december 2005.
- (28) De Commissie moet de opstelling bevorderen van een memorandum van overeenstemming waarin vlaggenstaten verklaren synergieën tot stand te zullen brengen.

- (29) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), opgericht bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad⁷, moet de nodige bijstand verlenen om te garanderen dat deze richtlijn ten uitvoer wordt gelegd.
- (30) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁸.
- (31) Daar de doelstellingen van het voorgenomen optreden, namelijk de opstelling en toepassing van passende maatregelen op het beleidsterrein maritiem vervoer, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de omvang van het optreden, beter door de Gemeenschap 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,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Onderwerp

1. Deze richtlijn heeft tot doel:
 - a) te garanderen dat de lidstaten zich doeltreffend en consequent kwijten van hun vlaggenstaatverplichtingen overeenkomstig de IMO-verdragen;
 - b) de veiligheid te verbeteren en verontreiniging te voorkomen door schepen die onder de vlag van een lidstaat actief zijn in de internationale handel;
 - c) te voorzien in een mechanisme voor geharmoniseerde interpretatie van de maatregelen die in de IMO-verdragen zijn vastgesteld en die aan het oordeel van de partijen bij deze verdragen zijn overgelaten.
2. Deze richtlijn laat de in artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad⁹ en Richtlijn 1999/63/EG van de Raad¹⁰ genoemde communautaire maritieme wetgeving onverlet.

Artikel 2
Definities

1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

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

⁸ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

¹⁰ PB L 167 van 2.7.1999, blz. 33.

- a) "IMO-verdragen": de volgende verdragen met de daarop betrekking hebbende protocollen en wijzigingen, alsmede de daarmee verband houdende verplichte codes die in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn aangenomen, in hun meest actuele versie:
 - i) het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee uit 1974 (SOLAS 74);
 - ii) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
 - iii) het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (Tonnage 69);
 - iv) het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen;
 - v) het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW 1978);
 - iv) het Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (COLREG 72);
- b) "specifieke IMO-verdragen": het Protocol van Torremolinos van 1993 met betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 en het Internationaal Verdrag inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen van 2001;
- c) "vlaggenstaatcode (FSC)": delen 1 en 2 van de "Code voor de toepassing van de verplichte IMO-instrumenten", aangenomen bij resolutie A.973(24) van de algemene vergadering van de IMO op 1 december 2005;
- d) "schepen": schepen en vaartuigen waarop een of meer IMO-verdragen van toepassing zijn;
- e) "instanties": de bevoegde maritieme autoriteiten van de lidstaat wiens vlag het schip of vaartuig mag voeren;
- f) "gekwalificeerd controleur van de vlaggenstaat": een werknemer uit de openbare sector of een andere persoon die door de bevoegde autoriteit van een lidstaat gemachtigd is om controles en inspecties uit te voeren met betrekking tot de certificaten en die voldoet aan de in bijlage II gespecificeerde criteria inzake kwalificaties en onafhankelijkheid;
- g) "erkende organisatie": een organisatie die is erkend overeenkomstig [Richtlijn .../.../EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties];
- h) "certificaten": wettelijk voorgeschreven certificaten met betrekking tot IMO-verdragen.

2. Maatregelen tot wijziging van de definities van lid 1, onder a) tot en met c), in het licht van nieuwe verdragen of bepalingen, kunnen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 3

Tenuitvoerlegging van het internationale kader

1. De lidstaten worden partij bij de IMO-verdragen en bij de specifieke IMO-verdragen. Deze verplichting geldt echter alleen voor de verdragen in de versie op de datum waarop deze richtlijn in werking treedt.
2. Lidstaten die op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn nog geen partij zijn bij alle IMO-verdragen en specifieke IMO-verdragen leiden de procedure voor de bekrachtiging van het desbetreffende verdrag of de toetreding ertoe in overeenkomstig hun nationale wetgeving. Binnen negentig dagen na de inwerkingtreding van deze richtlijn stellen zij de Commissie in kennis stellen van de datum waarop zij naar verwachting hun akte van bekrachtiging of toetreding zullen neerleggen bij de secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie.
3. Elke lidstaat zorgt binnen zijn instanties voor een duidelijke taakverdeling met betrekking tot het opzetten en ontwikkelen van beleidsmaatregelen om de vlaggenstaatverplichtingen van de IMO-verdragen ten uitvoer te leggen, om te garanderen dat zijn instanties in staat zijn een wezenlijke bijdrage te leveren tot de totstandkoming van nationale wetgeving en om de tenuitvoerlegging en handhaving van die wetgeving in goede banen te leiden.
4. Ten aanzien van de internationale scheepvaart leven de lidstaten de in de IMO-verdragen vastgestelde vlaggenstaatverplichtingen volledig na overeenkomstig de voorwaarden van de IMO-verdragen en met betrekking tot de in die verdragen vermelde schepen, en houden zij rekening met de bepalingen van de vlaggenstaatcode (FSC) in bijlage I bij deze richtlijn.
5. De lidstaten verbeteren de geschiktheid van de maatregelen die zijn genomen om de IMO-verdragen ten uitvoer te leggen voortdurend. Deze verbetering geschiedt via nauwgezette en doeltreffende toepassing en handhaving van de toepasselijke nationale wetgeving en via continu toezicht op de naleving.
6. Overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure kunnen maatregelen worden vastgesteld om:
 - a) geharmoniseerde procedures te ontwikkelen voor de toepassing van uitzonderingen en gelijkwaardige maatregelen die overeenkomstig de IMO-verdragen worden uitgevoerd;
 - b) geharmoniseerde interpretaties op te stellen van aangelegenheden die in de IMO-verdragen aan het oordeel van de nationale instanties worden overgelaten;
 - c) eenvormige interpretaties op te stellen voor bepalingen die in de verdragen zijn vastgesteld.

Artikel 4

Middelen en procedures voor het naleven van de eisen inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging

1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat zijn instanties over passende middelen beschikken die in verhouding staan tot de omvang en aard van hun vloot. Deze middelen moeten:
 - a) het mogelijk maken de eisen van de IMO-verdragen na te leven;
 - b) het mogelijk maken onderzoek te doen naar ongevallen en doeltreffend en tijdig in te grijpen wanneer tekortkomingen worden vastgesteld bij schepen; en
 - c) het mogelijk maken de ontwikkeling, documentatie en beschikbaarstelling te garanderen van op de eisen van de IMO betrekking hebbende richtsnoeren die voldoen aan de eisen van de instanties;
 - d) voldoende gekwalificeerd personeel omvatten om de nationale wetgeving ter uitvoering van de IMO-verdragen toe te passen en af te dwingen, inclusief personeel voor het uitvoeren van onderzoeken en controles;
 - e) voldoende gekwalificeerd vlaggenstaatspersoneel omvatten om onderzoek te doen naar incidenten waarbij schepen die de vlag van de desbetreffende vlaggenstaat voeren, worden aangehouden door havenstaten; en
 - f) voldoende gekwalificeerd vlaggenstaatspersoneel omvatten om onderzoek te doen naar incidenten waarbij de geldigheid van een certificaat of goedkeuring of de bekwaamheid van personen die houder zijn van certificaten of goedkeuringen die op bevoegdheid van die vlaggenstaat zijn afgegeven, in twijfel worden getrokken door havenstaten.
2. Elke lidstaat voorziet in de opleiding van controleurs en onderzoekers van de vlaggenstaat en houdt toezicht op hun activiteiten.
3. Elke lidstaat ontwikkelt en handhaaft de capaciteit om ontwerpen te beoordelen en technische beslissingen te nemen; deze capaciteit moet in verhouding staan tot de omvang en aard van zijn vloot.
4. Minimumeisen voor de tenuitvoerlegging van de in de leden 1 en 2 genoemde verplichtingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 5

Registratie van een schip onder de vlag van een lidstaat

1. Vóór de registratie van een schip controleren de betrokken lidstaten de identiteit van het schip, inclusief het IMO-scheepsidentificatienummer, voorzover nodig, en de overige documenten betreffende het schip, zodat kan worden voorkomen dat het schip onder de vlag van twee of meer landen tegelijk zou varen. Voor schepen die eerder in het register van een andere vlaggenstaat waren opgenomen, moet worden aangetoond dat zij uit dat register zijn geschrapt of dat het register van die staat toestemming heeft verleend voor de overgang.

2. Wanneer een lidstaat in zijn register een schip opneemt dat nog niet eerder was opgenomen, spant hij zich in om zich ervan te vergewissen dat het schip aan de toepasselijke internationale regelgeving voldoet. Indien nodig neemt de lidstaat contact op met de vorige vlaggenstaat van het schip.
3. Wanneer een andere vlaggenstaat informatie vraagt over een schip dat uit het register van een lidstaat is geschrapt, verstrekt die lidstaat onverwijld bijzonderheden over tekortkomingen, niet-naleving van de toepasselijke tijdschema's van de lidstaat en andere veiligheidsinformatie aan de andere vlaggenstaat.
4. De leden 1 tot en met 3 zijn van toepassing onverminderd artikel 4 van Verordening (EG) nr. 789/2004 van het Europees Parlement en de Raad¹¹.

Artikel 6

Het garanderen van de veiligheid van schepen die de vlag van een lidstaat voeren

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren de internationale regels en normen naleven. Deze maatregelen bewerkstelligen onder meer het volgende:
 - a) schepen mogen zich pas op zee begeven wanneer zij voldoen aan de internationale regels en normen;
 - b) de lidstaten voeren periodieke inspecties uit van de schepen om na te gaan of de werkelijke toestand van het schip en zijn bemanning beantwoordt aan de certificaten van het schip;
 - c) tijdens de onder b) genoemde periodieke inspecties gaat de inspecteur na of de bemanning van het schip vertrouwd is met de specifieke taken en met de afspraken, installaties, uitrusting en procedures aan boord van het schip;
 - d) de lidstaten gaan na of alle bemanningsleden van het schip in staat zijn in noodgevallen hun activiteiten doeltreffend te coördineren en de taken uit te voeren die van essentieel belang zijn voor de veiligheid of voor de voorkoming of beperking van verontreiniging;
 - e) de lidstaten stellen nationale wetten en regels vast die voorzien in voldoende strenge sancties om de schepen ervan te weerhouden de internationale regels te overtreden;
 - f) wanneer schepen de internationale regels en normen hebben overtreden, leiden de lidstaten, na onderzoek, gerechtelijke procedures in, ongeacht de plaats waar de overtreding heeft plaatsgevonden;
 - g) de lidstaten stellen nationale wetten en regels vast die voorzien in voldoende strenge sancties om de personen die houder zijn van certificaten of goedkeuringen die onder de bevoegdheid van die lidstaat zijn afgegeven, ervan te weerhouden de internationale regels te overtreden; en

¹¹ PB L 138 van 30.4.2004, blz. 19.

- h) na onderzoek leiden de lidstaten gerechtelijke procedures in tegen houders van certificaten of goedkeuringen die de internationale regels en normen hebben overtreden, ongeacht de plaats waar de overtreding heeft plaatsgevonden.
2. De lidstaten voorzien in de ontwikkeling en toepassing van een passend controle- en toezichtsprogramma om tijdig te kunnen ingrijpen wanneer haven- of kuststaten melding maken van tekortkomingen en incidenten waarbij mogelijk verontreiniging heeft plaatsgevonden.
 3. Lidstaten of erkende organisaties die optreden namens lidstaten, gaan pas over tot de afgifte van certificaten aan een schip of tot de goedkeuring van certificaten wanneer zij hebben vastgesteld dat het schip voldoet aan alle toepasselijke eisen.
 4. Lidstaten verstrekken pas een internationaal bekwaamheidscertificaat of goedkeuring aan een persoon wanneer zij hebben vastgesteld dat die persoon aan alle toepasselijke eisen voldoet.
 5. Lidstaten garanderen dat hun schepen gecontroleerd zijn overeenkomstig de relevante procedures en richtsnoeren van de meest actuele versie van het geharmoniseerde controle- en certificeringssysteem, dat als bijlage bij resolutie A.948(23) van de algemene vergadering van de IMO is gevoegd.
 6. Wanneer schepen die de vlag van een lidstaat voeren worden aangehouden door havenstaten, neemt die vlaggenstaat maatregelen overeenkomstig de richtsnoeren van bijlage III.
 7. Bijlage III kan worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure om de richtsnoeren te verbeteren in het licht van de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van de bestaande regelingen.

Artikel 7

Overdracht van bevoegdheid voor wettelijk verplichte taken

1. Onverminderd [Richtlijn 94/57/EG of Richtlijn .../.../EG (inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties)] ontwikkelen of handhaven lidstaten die de certificering van hun schepen aan erkende organisaties hebben toevertrouwd de capaciteit om permanent toezicht te houden op de controle- en certificeringsactiviteiten van de erkende organisaties die namens hen optreden; deze capaciteit moet in verhouding staan tot de omvang en aard van hun vloot.

De lidstaten voorzien in een directe internetverbinding tussen hun instanties en de erkende organisaties en zorgen ervoor dat het personeel dat betrokken is bij het toezicht op de erkende organisaties goed op de hoogte is van de regels van die organisaties en van de vlaggenstaat en in staat is om in de praktijk doeltreffend toezicht te houden op de erkende organisaties.

2. De lidstaten waarop lid 1 van toepassing is, zorgen ervoor dat elk schip dat hun vlag voert uiterlijk om de 12 maanden aan een aanvullende controle wordt onderworpen teneinde te garanderen dat het voldoet aan de IMO-verdragen en nationale eisen.

3. De in lid 2 bedoelde aanvullende controle is niet verplicht voor schepen die:
 - a) al minstens twee jaar in het register van de lidstaat zijn ingeschreven,
 - b) in de afgelopen 12 maanden minstens een keer geïnspecteerd zijn volgens Richtlijn 95/21/EG van de Raad¹² of [Richtlijn .../.../EG van het Europees Parlement en de Raad (betreffende havenstaatcontrole)]¹³, en,
 - c) in de afgelopen 12 maanden niet zijn aangehouden krachtens Richtlijn 95/21/EG of [Richtlijn .../.../EG (betreffende havenstaatcontrole)].
4. Zodra de krachtens artikel 5, lid 2, van [Richtlijn .../.../EG inzake havenstaatcontrole] vastgestelde maatregelen in werking zijn getreden, is de in lid 2 van dit artikel bedoelde aanvullende controle niet vereist voor schepen waaraan overeenkomstig die richtlijn een laag risicoprofiel is toegekend.
5. De lidstaten waarop lid 1 van toepassing is, moeten voorts:
 - a) specifieke instructies geven aan hun erkende organisaties, waarin is uiteengezet welke acties moeten worden ondernomen wanneer een schip niet-zeewaardig wordt bevonden zonder gevaar voor het schip of de personen aan boord, of wanneer het schip een onredelijke bedreiging vormt voor het mariene milieu; en
 - b) alle passende nationale wetgevingsinstrumenten en de interpretaties ervan die uitvoering geven aan de bepalingen van de IMO-verdragen ter beschikking stellen van hun erkende organisaties of aangeven of de normen van de instantie op enig gebied verder gaan dan de eisen van het verdrag.
6. Procedures en richtsnoeren voor aanvullende inspecties en minimumcriteria voor controleurs en inspecteurs die de aanvullende controles verrichten, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 8 *Controleurs van vlaggenstaten*

1. De lidstaten bepalen en leggen schriftelijk vast wat de verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn van alle personeelsleden van de vlaggenstaat die werkzaamheden met betrekking tot de veiligheid en voorkoming van verontreiniging beheren, uitvoeren en controleren, alsook de onderlinge relaties tussen deze personeelsleden.
2. De lidstaten garanderen dat het personeel dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van controles, inspecties en audits op schepen en bij maatschappijen, voldoet aan de minimumcriteria van bijlage II.
3. De lidstaten garanderen dat de scholing, opleiding en supervisie van andere dan de in lid 2 bedoelde personeelsleden die bijstand verlenen bij de uitvoering van de

¹² PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

¹³ PB L [...] van [...], blz. [...].

vlaggenstaatverplichtingen in verhouding staan tot de taken die zij gemachtigd zijn uit te voeren.

4. De lidstaten passen een gedocumenteerd systeem voor de kwalificatie en permanente bijscholing van personeelsleden toe dat in verhouding staat tot de taken die de personeelsleden gemachtigd zijn uit te voeren.
5. De vlaggenstaat verstrekt een identificatiedocument aan alle controleurs die namens de vlaggenstaat taken uitvoeren aan boord van schepen.
6. Minimumeisen voor de kwalificatie van het in lid 3 bedoelde personeel kunnen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 9 *Onderzoeken van vlaggenstaten*

Onverminderd de verantwoordelijkheden uit hoofde van de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, aangenomen bij IMO-resolutie A. 849(20) en als bijlage toegevoegd aan de recentste versie van resolutie A. 884(21) van de algemene vergadering van de IMO, voeren de lidstaten een onderzoek uit wanneer een schip dat hun vlag voert betrokken is bij een ongeval of incident op zee met verontreiniging. Dergelijke onderzoeken naar ongevallen worden uitgevoerd door passend gekwalificeerde onderzoekers die bekwaam zijn op het gebied van het ongeval. Hiertoe stellen de lidstaten gekwalificeerde onderzoekers ter beschikking, ongeacht de plaats waar het ongeval of incident zich voordoet.

Artikel 10 *Minimumbemanningssterkte*

De lidstaten zien erop toe dat de schepen die hun vlag voeren voldoende bemand zijn vanuit het oogpunt van de beveiliging van mensenlevens op zee en voldoen aan de beginselen met betrekking tot minimumbemanningssterkte, zoals vastgesteld in resolutie A.890 (21) van de algemene vergadering van de IMO inzake de beginselen van minimumbemanningssterkte, in zijn recentste versie, waarbij rekening wordt gehouden met de relevante richtsnoeren bij die resolutie.

Artikel 11 *Begeleidende maatregelen*

1. De lidstaten ontwikkelen of onderhouden een vlootgegevensbank voor hun schepen, waarin de belangrijkste technische bijzonderheden van elk schip en de in lid 2 vermelde informatie wordt opgenomen, of zorgen ervoor dat zij rechtstreeks toegang hebben tot een gegevensbank met soortgelijke informatie. De lidstaten verlenen de Commissie het recht gegevens uit deze gegevensbank op te vragen en gegevens met hen uit te wisselen .
2. De volgende informatie wordt in de gegevensbank opgenomen:
 - a) scheepsgegevens (naam, IMO-nummer enz.);

- b) datum van de controles, inclusief eventuele aanvullende controles, en van de audits;
 - c) identificatie van de erkende organisaties die betrokken zijn bij de certificering en classificering van het schip;
 - d) identificatie van het orgaan dat het schip heeft geïnspecteerd overeenkomstig de controlebepalingen van de havenstaat en de datum van de inspecties;
 - e) resultaat van de controles van de havenstaat (tekortkomingen: ja of nee, aanhoudingen: ja of nee);
 - f) informatie over ongevallen;
 - g) informatie over inbreuken op MARPOL en op Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁴;
 - h) identificatie van de schepen die in de voorbije 12 maanden uit het register zijn uitgeschreven.
3. De in lid 2 opgenomen lijst van informatie kan in het licht van ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe gegevensbanken overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure worden gewijzigd.

Overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure kan een geharmoniseerde wijze voor het verstrekken van gegevens worden vastgesteld.

Artikel 12

Beoordeling en bijsturing van de prestaties van vlaggenstaten

1. De lidstaten beoordelen jaarlijks hun prestaties met betrekking tot de bepalingen van deze richtlijn.
2. De maatregelen ter beoordeling van de prestaties van de vlaggenstaten omvatten, onder meer, aanhoudingscijfers van de havenstaten, inspectieresultaten van de vlaggenstaten, ongevallenstatistieken, communicatie- en informatieprocessen, jaarlijkse verliesstatistieken (exclusief constructieve total losses) en andere passende prestatie-indicatoren aan de hand waarvan kan worden bepaald of de personeelsleden, middelen en administratieve procedures volstaan om aan de vlaggenstaatverplichtingen te voldoen.
3. Een gemeenschappelijke methode voor het beoordelen van de prestaties van vlaggenstaten wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.
4. Lidstaten die op 1 juli van het kalenderjaar op de zwarte of grijze lijst van het jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole voorkomen, dienen vóór 1 september van dat jaar een uitgebreid

¹⁴ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11.

verslag over hun gebrekkige prestaties als vlaggenstaat bij de Commissie in. In dat verslag worden de belangrijkste redenen voor het gebrekkig presteren aangeduid en geanalyseerd; voorts wordt nagegaan welke categorieën schepen verantwoordelijk zijn voor dat resultaat. Het verslag bevat ook een plan met herstelmaatregelen, eventueel met inbegrip van aanvullende controles, dat zo snel mogelijk ten uitvoer moet worden gelegd.

Artikel 13
Audits van vlaggenstaten

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn op geregelde tijdstippen een onafhankelijke audit van de naleving van deze richtlijn wordt uitgevoerd.
2. Het kader en de procedures voor de in lid 1 bedoelde audits worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.

Audits die overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.974(24) van de algemene vergadering van de IMO van 1 december 2005 worden uitgevoerd, worden gelijkgesteld met de in lid 1 bedoelde audits indien aan de voorwaarden van lid 3 is voldaan, onverminderd eventuele aanvullende inspecties die door de Commissie of op haar verzoek worden uitgevoerd om na te gaan of aan de communautaire maritieme wetgeving is voldaan.

3. De geaudite lidstaat ziet erop toe dat:
 - a) de audit ook betrekking heeft op de naleving van de bepalingen van deze richtlijn;
 - b) de Commissie de mogelijkheid krijgt als waarnemer aan de IMO-auditprocedure deel te nemen;
 - c) het verslag en de informatie over de naar aanleiding van de audit te ondernemen actie onmiddellijk ter beschikking van de Commissie worden gesteld.
4. Overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure:
 - a) wordt een tijdschema opgesteld voor de uitvoering van de in lid 1 bedoelde audits,
 - b) worden de voorwaarden voor de bekendmaking van de auditresultaten vastgesteld.
5. Indien nodig doet de Commissie aanbevelingen voor maatregelen en voorstellen ter verbetering van de doeltreffendheid van het in lid 2 bedoelde IMO-auditsysteem.

Artikel 14
Kwaliteitscertificering

1. Elke lidstaat ontwikkelt, implementeert en onderhoudt een systeem voor het kwaliteitsbeheer van hun instanties. Dat kwaliteitsbeheersysteem moet worden gecertificeerd overeenkomstig ISO-norm 9001:2000 of een gelijkwaardige norm die minstens alle aspecten van ISO-norm 9001:2000 omvat, en moet worden geaudit overeenkomstig de richtsnoeren van ISO-norm 19011:2002 of een gelijkwaardige norm die minstens alle aspecten van ISO-norm 10011:1991 omvat. Met betrekking tot die gelijkwaardige normen moet Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ in acht worden genomen.
2. Het kwaliteitsbeheersysteem wordt opgezet binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
3. Het kwaliteitsbeheersysteem wordt gecertificeerd binnen vier jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
4. De verwijzingen in lid 1 naar de ISO-normen kunnen worden bijgewerkt overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 15
Samenwerkingsovereenkomsten

De Commissie dient vóór eind [2007] bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de haalbaarheid van de vaststelling van een Memorandum van Overeenstemming betreffende vlaggenstaatverplichtingen, die tot doel heeft gelijke kansen te scheppen voor vlaggenstaten die zich hebben verbonden tot naleving van de Code voor de toepassing van verplichte IMO-instrumenten, aangenomen bij resolutie A.973(24) van de algemene vergadering van de IMO van 1 december, en die ermee instemmen een audit te ondergaan overeenkomstig de bepalingen van resolutie A.974(24) van de algemene vergadering van de IMO van 1 december 2005.

Artikel 16
Informatieverstrekking en rapportering

1. Elke lidstaat stelt de IMO in kennis van de informatie die vereist is uit hoofde van de IMO-verdragen.
2. Elke lidstaat stelt de Commissie jaarlijks in kennis van:
 - a) het aantal inspecties en audits die zij als vlaggenstaat hebben uitgevoerd,
 - b) de middelen die zijn toegewezen voor de in artikel 4, leden 1 en 2, en in artikel 7, lid 1, bedoelde taken,

¹⁵ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

- c) de maatregelen die zijn genomen om te voldoen aan de artikelen 6 tot en met 11, artikel 12, lid 1, en artikel 15.
3. Een geharmoniseerd modelformulier voor het verstrekken van de in lid 2 bedoelde informatie kan worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure.
4. Nadat de Commissie de verslagen van de lidstaten heeft ontvangen, stelt zij een geconsolideerd verslag op over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Dat verslag wordt ingediend bij het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 17 *Wijzigingen*

Naast de in artikel 2, lid 2, artikel 6, lid 7, en artikel 11, lid 3, bedoelde wijzigingen, kan deze richtlijn worden gewijzigd overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure om rekening te houden met nieuwe bepalingen betreffende vlaggenstaten en nieuwe verbintenissen die op internationaal niveau zijn opgesteld, met name in het kader van de IMO en de Internationale Arbeidsorganisatie.

Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 kunnen de wijzigingen van de IMO-verdragen en van de Code voor de toepassing van de verplichte IMO-instrumenten van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten.

Artikel 18 *Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

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

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 19 *Omzetting*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] aan deze richtlijn 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.

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

2. 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.

Artikel 20
Inwerkingtreding

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

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

BIJLAGE I

VLAGGENSTAATCODE (FSC)

DELEN 1 EN 2 VAN DE CODE VOOR DE TOEPASSING VAN VERPLICHTE IMO-INSTRUMENTEN

DEEL 1 – GEMEENSCHAPPELIJKE GEBIEDEN

Doel

1. Het doel van deze Code is de maritieme veiligheid en de bescherming van het mariene milieu wereldwijd te verbeteren.
2. De verschillende instanties interpreteren deze Code naar gelang van hun eigen omstandigheden en moeten alleen de in lid 6 vermelde instrumenten uitvoeren waarvoor ze overeenkomstsluitende regering of partij zijn. Door geografische en andere redenen spelen sommige instanties een belangrijker rol als vlaggenstaat dan als haven- of kuststaat, terwijl andere een belangrijker rol spelen als kust- of havenstaat dan als vlaggenstaat. Het feit dat de balans naar de ene of de andere kant overhelt, heeft echter geen enkele invloed op hun verplichtingen als vlaggen-, haven- of kuststaat.

Strategie

3. Opdat een staat het doel van deze Code zou kunnen verwezenlijken, moet een strategie wordt opgesteld waarin de volgende punten aan bod komen:
 - (1) de toepassing en handhaving van de relevante verplichte internationale instrumenten;
 - (2) de naleving van internationale aanbevelingen, indien van toepassing;
 - (3) continue monitoring en verificatie van de doeltreffendheid van de staat bij de naleving van zijn internationale verplichtingen; en
 - (4) de totstandbrenging, instandhouding en verbetering van de algemene organisatorische prestaties en capaciteiten.

Bij de toepassing van de bovenvermelde strategie moeten de richtsnoeren van deze Code worden nageleefd.

Algemeen

4. Krachtens de bepalingen van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee uit 1982 (UNCLOS) en IMO-verdragen, zijn de nationale instanties verantwoordelijk voor het uitvaardigen van wetten en regels en voor het nemen van alle overige maatregelen die nodig zijn om deze instrumenten volledig ten uitvoer te leggen en aldus te garanderen dat, vanuit het oogpunt van de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu, een schip geschikt is voor de dienst waarvoor het is bestemd en bemand is met vakbekwaam maritiem personeel.

5. Bij het nemen van maatregelen om verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen, beperken en controleren, moeten staten zodanig tewerk gaan dat schade of gevaar zich direct noch indirect van het ene gebied naar het andere verplaatst en dat een bepaald type verontreiniging niet verandert in een ander type (UNCLOS, artikel 195).

Toepassingsgebied

6. Deze Code heeft betrekking op de volgende verplichte IMO-instrumenten:
- (1) het internationaal verdrag inzake de veiligheid van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd (SOLAS 74);
 - (2) het protocol van 1978 bij het internationaal verdrag inzake de veiligheid van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd, (SOLAS PROT 1978);
 - (3) het protocol van 1978 bij het internationaal verdrag inzake de veiligheid van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd, (SOLAS PROT 1988);
 - (4) het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals aangevuld bij het Protocol van 1978 (MARPOL 73/78);
 - (5) het protocol van 1997 tot wijziging van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 (MARPOL PROT 1997)
 - (6) het internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978, zoals gewijzigd, (STCW);
 - (7) het internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
 - (8) het protocol bij het internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL PROT 1988);
 - (9) het internationaal verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (Tonnage 69); en
 - (10) het verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, van 1972, zoals gewijzigd, (COLREG 72),

en op alle instrumenten die krachtens deze verdragen en protocollen verplicht worden gesteld. Zie bijlagen 1 tot en met 4 voor niet-limitatieve lijsten van verplichtingen uit hoofde van de bovenvermelde verplichte instrumenten. Bijlage 5 bevat een lijst van de relevante instrumenten en bijlage 6 bevat een overzicht van wijzigingen op de verplichte instrumenten waarop de Code betrekking heeft¹.

¹ Deze bijlagen worden ingevuld ter gelegenheid van MSC 80 (mei 2005). Alleen de bijlagen 1, 2 en 5 zijn relevant voor de vlaggenstaatverplichtingen.

Initiële acties

7. Wanneer een nieuw of gewijzigd verplicht IMO-instrument van kracht wordt voor een staat, moet de overheid van die staat de bepalingen van dat instrument ten uitvoer kunnen leggen en kunnen afdwingen via passende nationale wetgeving en moet ze de nodige uitvoerings- en handavingsinfrastructuur ter beschikking kunnen stellen. De overheid moet:
 - (1) in staat zijn wetten uit te vaardigen die het mogelijk maken daadwerkelijke rechtsbevoegdheid en controle uit te oefenen over administratieve, technische en sociale zaken met betrekking tot schepen die haar vlag voeren en, met name, kunnen voorzien in de rechtsgrondslag voor wetten betreffende algemene vereisten voor registers, de inspectie van schepen, veiligheid en de voorkoming van verontreiniging die van toepassing zijn op dergelijke schepen; deze wetten moeten het ook mogelijk maken regelgeving terzake op te stellen;
 - (2) voorzien in een rechtsgrondslag voor de afdwinging van haar nationale wetten en regels, inclusief de aanverwante onderzoeks- en strafprocedures; en
 - (3) beschikken over voldoende personeel met maritieme ervaring dat in staat is bijstand te verlenen met betrekking tot de uitvaardiging van de nodige nationale wetten en zich kan kwijten van alle verantwoordelijkheden van de staat, inclusief de uit hoofde van de respectievelijke verdragen vereiste rapporteringsverantwoordelijkheden.
8. In de "Richtsnoeren voor maritieme wetgeving", een publicatie van de Verenigde Naties², wordt een kader voorgesteld voor het opstellen van nationale wetgeving ter uitvoering van de bepalingen van de relevante IMO-instrumenten.

Informatieverstrekking

9. De staat moet zijn strategie, zoals vermeld in lid 3, inclusief informatie over zijn nationale wetgeving, aan alle betrokkenen meedelen.

Verslagen

10. Voorzover van toepassing moeten verslagen worden opgesteld en bijgewerkt om te kunnen aantonen dat de staat zijn vereisten heeft nageleefd en doeltreffend tewerk is gegaan. Deze verslagen moeten leesbaar, onmiddellijk identificeerbaar en opvraagbaar blijven. Er moet een gedocumenteerde procedure worden opgesteld voor het vaststellen van de controles die nodig zijn voor de identificatie, opslag, bescherming, opvraging, bewaartijd en ordening van de verslagen.

Verbetering

11. De staten moeten de adequaatheid van de maatregelen die ze hebben genomen om de door hen aanvaarde verdragen en protocollen ten uitvoer te leggen, voortdurend verbeteren. Deze verbetering moet plaatsvinden via nauwgezette en doeltreffende

² ST/ESCAP/1076.

toepassing en afdwinging van de nationale wetgeving, voorzover van toepassing, en via toezicht op de naleving.

12. De staat moet een klimaat stimuleren dat mensen de mogelijkheid biedt om hun prestaties inzake maritieme veiligheid en milieubescherming te verbeteren.
13. Bovendien moet de staat actie ondernemen om de oorzaken van niet-naleving te identificeren en te elimineren, zodat herhaling kan worden voorkomen. Deze acties omvatten:
 - (1) onderzoek en analyse van gevallen van niet-naleving;
 - (2) uitvoering van de nodige corrigerende maatregelen; en
 - (3) analyse van de uitgevoerde corrigerende maatregelen.
14. De staat moet ook nagaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de oorzaken van potentiële gevallen van niet-naleving weg te nemen, zodat dergelijke gevallen kunnen worden voorkomen.

DEEL 2 – VLAGGENSTATEN

Toepassing

15. Om zich doeltreffend van hun verantwoordelijkheden en verplichtingen te kunnen kwijten, moeten vlaggenstaten:
 - (1) nationale wetten en richtsnoeren uitvaardigen om het beleid ten uitvoer te leggen; aan de hand van deze wetten en richtsnoeren kunnen de vlaggenstaten de vereisten van alle verdragen en protocollen inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging waarbij ze partij zijn, toepassen en handhaven; en
 - (2) vaststellen wie er binnen hun instanties verantwoordelijk is voor het bijwerken en herzien van de goedgekeurde beleidsmaatregelen, voorzover van toepassing.
16. De vlaggenstaten moeten de middelen ter beschikking stellen en de procedures vaststellen voor het opstellen van een programma voor veiligheid en milieubescherming, dat minstens moet bestaan uit:
 - (1) administratieve instructies voor de uitvoering van toepasselijke internationale regelgeving; zij moeten ook de nodige nationale interpretatieregels vaststellen en verspreiden;
 - (2) middelen om de naleving van de in lid 6 vermelde vereisten van de verplichte IMO-instrumenten te garanderen, met name een audit- en inspectieprogramma dat niet afhankelijk is van de administratieve organen die de vereiste certificaten en de relevante documenten afgeven, noch van eventuele entiteiten waaraan de vlaggenstaten de bevoegdheid voor de afgifte van de vereiste certificaten en de relevante documenten hebben gedelegeerd;

- (3) middelen om te garanderen dat de vereisten van het STCW-verdrag uit 1978, zoals gewijzigd, worden nageleefd. Dit omvat onder meer middelen om te garanderen dat:
- 3.1 de opleiding, de beoordeling van de bekwaamheden en de certificering van zeevarenden in overeenstemming zijn met de bepalingen van het verdrag;
 - 3.2 de STCW-certificaten en –goedkeuringen een accurate weergave zijn van de bekwaamheden van de zeevarenden en dat de passende STCW-terminologie is gebruikt, alsmede termen die identiek zijn aan die welke in de scheepsdocumenten inzake veilige minimumbemanning zijn gebruikt;
 - 3.3 een onpartijdig onderzoek kan worden gevoerd naar elke gemelde fout – ongeacht of deze opzettelijk of door nalatigheid heeft plaatsgevonden – die een directe bedreiging vormt voor de veiligheid van mensenlevens of goederen op zee of voor het mariene milieu, en die begaan is door de houders van de certificaten of goedkeuringen die door die partij zijn afgegeven;
 - 3.4 door de vlaggenstaat afgegeven certificaten of goedkeuringen kunnen worden ingetrokken, opgeschort of geschrapt, voorzover dit gerechtvaardigd is om fraude te voorkomen; en
 - 3.5 de administratieve regelingen, inclusief regelingen met betrekking tot opleidings-, beoordelings- en certificeringsactiviteiten die onder toezicht van een andere staat worden uitgevoerd, van die aard zijn dat de vlaggenstaat de verantwoordelijkheid aanvaardt voor het garanderen van de bekwaamheid van kapiteins, officieren en andere zeevarenden op schepen die zijn vlag voeren³;
- (4) middelen om te garanderen dat ongevallen worden onderzocht en dat gevallen van schepen met vastgestelde tekortkomingen doeltreffend en tijdig worden behandeld; en
- (5) de ontwikkeling, documentering en verlening van bijstand met betrekking tot de in de relevante verplichte IMO-instrumenten vermelde eisen waarover de instantie tevreden is.

17. Vlaggenstaten moeten erop toezien dat schepen die het recht hebben onder hun vlag te varen voldoende en doeltreffend bemand zijn, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de IMO goedgekeurde beginselen inzake veilige minimumbemanning.

Bevoegdheidsoverdracht

18. Vlaggenstaten die erkende organisaties de toelating geven uit hun naam controles en inspecties uit te voeren, certificaten en documenten af te geven, schepen te markeren

³ Verordeningen I/2, I/9, I/10 en I/11 van het STCW-Verdrag uit 1978, zoals gewijzigd.

en andere krachtens de IMO-verdragen vereiste werkzaamheden uit te voeren, moeten deze toelating regelen overeenkomstig SOLAS-voorschrift XI-1/1, teneinde:

- (1) zich ervan te vergewissen dat de erkende organisatie over de nodige technische, leidinggevende en onderzoekscapaciteiten beschikt om de toegewezen taken uit te voeren overeenkomstig de minimumnormen voor erkende organisaties die in naam van de instantie optreden, zoals uiteengezet in de relevante IMO-resolutie⁴;
 - (2) deze bevoegdheidsoverdracht te baseren op een formele schriftelijke overeenkomst tussen de instantie en de erkende organisatie; deze overeenkomst moet minstens de in de relevante IMO-resolutie⁵ uiteengezette elementen of gelijkwaardige wettelijke regelingen bevatten en kan gebaseerd zijn op de modelovereenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de instantie optreden⁶;
 - (3) specifieke instructies te geven waarin gedetailleerd is uiteengezet welke maatregelen moeten worden genomen wanneer een schip ongeschikt wordt bevonden om zich op zee te begeven omdat dit het schip of de personen aan boord in gevaar zou brengen of wanneer het schip buitensporige schade toebrengt aan het mariene milieu of een bedreiging vormt voor dit milieu;
 - (4) alle passende instrumenten van nationale wetgeving en de interpretaties daarvan die de bepalingen van de verdragen ten uitvoer te leggen, ter beschikking te stellen van de erkende organisatie of te specificeren of de normen van de instantie op bepaalde gebieden strenger zijn dan die van de verdragen; en
 - (5) de erkende organisatie te verplichten verslagen bij te houden met gegevens die de instantie helpen de verdragsvoorschriften te interpreteren.
19. Vlaggenstaten die inspecteurs aanstellen om uit hun naam controles en inspecties uit te voeren, moeten overeenkomstig lid 18, en met name alinea 3 en 4, regels voor dergelijke aanstellingen opstellen.
20. De vlaggenstaat moet een toezichtsprogramma opstellen of deelnemen aan een dergelijk programma; dat programma moet voorzien in de nodige middelen voor toezicht op en communicatie met de erkende organisaties van de vlaggenstaat teneinde te garanderen dat de vlaggenstaat volledig voldoet aan zijn internationale verplichtingen. De vlaggenstaat kan dit verwezenlijken door:
- (1) zijn bevoegdheid uit te oefenen om aanvullende controles uit te voeren teneinde te garanderen dat schepen die het recht hebben zijn vlag te voeren ook werkelijk voldoen aan de verplichte IMO-instrumenten;

⁴ Aanhangsel 1 van resolutie A.739(18) "Richtsnoeren voor de machtiging van organisaties die optreden in naam van de instantie".

⁵ Aanhangsel 2 van resolutie A.739(18) "Richtsnoeren voor de machtiging van organisaties die optreden in naam van de instantie".

⁶ (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).

- (2) wanneer dit nodig wordt geacht, aanvullende controles uit te voeren teneinde te garanderen dat schepen die het recht hebben zijn vlag te voeren, voldoen aan de nationale vereisten ter aanvulling van de vereisten van het IMO-verdrag; en
- (3) personeel ter beschikking te stellen dat een goede kennis heeft van de regels en voorschriften van de vlaggenstaat en de erkende organisaties en dat in de praktijk toezicht kan houden op de erkende organisaties.

Handhaving

21. Vlaggenstaten moeten alle nodige maatregelen nemen om te garanderen dat de internationale regels en normen worden nageleefd door de schepen die het recht hebben hun vlag te voeren en door de entiteiten en personen die onder hun rechtsbevoegdheid vallen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn:

- (1) schepen die het recht hebben hun vlag te voeren verbieden uit te varen zolang ze niet beantwoorden aan de eisen van de internationale regels en normen;
- (2) schepen die het recht hebben hun vlag te voeren periodiek inspecteren om na te gaan of de werkelijke staat van schip en bemanning overeenstemt met de afgeleverde certificaten;
- (3) tijdens de onder (2) vermelde periodieke inspectie moet de inspecteur nagaan of de zeevarenden van het schip vertrouwd zijn met:
 - 3.1. hun specifieke taken; en
 - 3.2. de inrichting, installaties, uitrusting en procedures aan boord van het schip.
- (4) nagaan of alle bemanningsleden van het schip in staat zijn in een noodsituatie hun activiteiten te coördineren en taken uit te voeren die van cruciaal belang zijn voor de veiligheid of voor het voorkomen of beperken van verontreiniging;
- (5) voorzien in nationale wetten en regels met sancties die voldoende streng zijn om schepen die het recht hebben hun vlag te voeren te ontraden de internationale regels en normen te overtreden;
- (6) na onderzoek juridische procedures inleiden wanneer schepen die het recht hebben hun vlag te voeren de internationale regels en normen hebben overtreden, ongeacht de plaats waar de overtreding heeft plaatsgevonden;
- (7) voorzien in nationale wetten en regels met sancties die voldoende streng zijn om personen waaraan de vlaggenstaat certificaten of goedkeuringen heeft afgegeven te ontraden de internationale regels en normen te overtreden; en
- (8) na onderzoek juridische procedures inleiden wanneer personen waaraan de vlaggenstaat certificaten of goedkeuringen heeft afgegeven de internationale regels en normen hebben overtreden, ongeacht de plaats waar de overtreding heeft plaatsgevonden.

22. Vlaggenstaten moeten overwegen een controle- en toezichtsprogramma op te stellen en toe te passen teneinde:
- (1) snel en grondig ongevallen te onderzoeken en, voorzover nodig, hierover verslag uit te brengen aan de IMO;
 - (2) statistische gegevens te verzamelen die het mogelijk maken tendensen te analyseren en probleemgebieden te identificeren; en
 - (3) tijdig te reageren op gebreken en vermoedelijke gevallen van verontreiniging die door haven- of kuststaten worden gemeld.
23. Bovendien moeten de vlaggenstaten:
- (1) garanderen dat de toepasselijke IMO-instrumenten worden nageleefd via de nationale wetgeving;
 - (2) voldoende gekwalificeerde personeelsleden ter beschikking stellen om de in alinea 15.1 vermelde nationale wetgeving toe te passen en af te dwingen, met inbegrip van personeel voor het uitvoeren van onderzoeken en controles; en
 - (3) voldoende gekwalificeerde personeelsleden van de vlaggenstaat ter beschikking stellen om gevallen te onderzoeken waarbij schepen die het recht hebben hun vlag te voeren door havenstaten worden aangehouden;
 - (4) voldoende gekwalificeerde personeelsleden van de vlaggenstaat ter beschikking stellen om gevallen te onderzoeken waarbij de geldigheid van een certificaat of goedkeuring of de bevoegdheid van personen die houder zijn van door de vlaggenstaat afgegeven certificaten of goedkeuringen door havenstaten in twijfel wordt getrokken; en
 - (5) zorgen voor de opleiding van de controleurs en onderzoekers van de vlaggenstaten en voor het toezicht op hun activiteiten.
24. Wanneer een staat ervan in kennis wordt gesteld dat een schip dat het recht heeft zijn vlag te voeren door een havenstaat is aangehouden, moet de vlaggenstaat erop toezien dat passende corrigerende maatregelen worden genomen om het schip in kwestie onmiddellijk in overeenstemming te brengen met de toepasselijke internationale verdragen.
25. Een vlaggenstaat of een erkende organisatie die optreedt namens de vlaggenstaat mag pas een internationaal certificaat afgeven aan een schip wanneer is vastgesteld dat het schip aan alle toepasselijke eisen voldoet.
26. Een vlaggenstaat mag pas een internationaal bekwaamheidscertificaat of een goedkeuring afgeven aan een persoon wanneer is vastgesteld dat die persoon aan alle toepasselijke eisen voldoet.

Controleurs van vlaggenstaten

27. De vlaggenstaat moet de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle personeelsleden die werkzaamheden met betrekking tot veiligheid en de voorkoming

van verontreiniging beheren, uitvoeren en controleren, alsook de wederzijdse betrekkingen tussen deze personeelsleden definiëren en documenteren.

28. De personeelsleden die verantwoordelijk zijn voor controles, inspecties en audits aan boord van schepen of die deze controles, inspecties en audits uitvoeren, alsook de bedrijven die onder de relevante verplichte IMO-instrumenten vallen, moeten minstens beschikken over:
 - (1) passende kwalificaties van een zeevaartkundig of nautisch instituut en relevante ervaring op zee als gecertificeerd scheepsofficier die in het bezit is of is geweest van een geldig STCW II/2- of III/2-bekwaamheidscertificaat en hun technische kennis van schepen en de werking van schepen op peil hebben gehouden sinds het behalen van dat bekwaamheidscertificaat; of
 - (2) een graad of gelijkwaardig document van een derde instelling op een door de staat erkend relevant technisch of wetenschappelijk gebied.
29. Het in lid 28, onder 1), bedoelde personeel moet minstens drie jaar dienst op zee hebben gedaan als officier aan dek of in het motorgedeelte.
30. Het in lid 28, onder 2), bedoelde personeel moet minstens drie jaar in een relevante functie hebben gewerkt.
31. Bovendien moet dergelijk personeel aan de hand van aantoonbare opleidingsprogramma's passende praktische en theoretische kennis hebben opgedaan van schepen, de werking van schepen en de bepalingen van de relevante nationale en internationale instrumenten die nodig zijn om hun functie als controleurs van vlaggenstaten te kunnen vervullen.
32. De scholing en opleiding van het ander personeel dat bijstand verleent bij de uitvoering van dergelijke werkzaamheden, alsook het toezicht op dit personeel, moet in overeenstemming zijn met de taken die ze gerechtigd zijn uit te voeren.
33. Ervaring op expertisegebied wordt als een voordeel beschouwd; indien de inspecteurs geen ervaring hebben, moet de instantie in passende praktijkopleiding voorzien.
34. Vlaggenstaten kunnen inspecteurs officieel erkennen via een formeel, gedetailleerd opleidingsprogramma dat leidt tot hetzelfde kennis- en vaardigheidsniveau als vereist in de punten 29 tot en met 32.
35. De vlaggenstaat moet een gedocumenteerd systeem opzetten voor de kwalificaties van de personeelsleden en de permanente bijwerking van de kennis waarover zij dienen te beschikken voor de taken die ze gerechtigd zijn uit te voeren.
36. Afhankelijk van de te vervullen functies dienen deze kwalificaties betrekking te hebben op:
 - (1) kennis van de toepasselijke internationale en nationale regels en voorschriften voor schepen, rederijen, bemanningen, scheepsvracht en scheepsexploitatie;

- (2) kennis van de procedures die moeten worden toegepast bij de controle-, certificerings-, onderzoeks- en toezichtstaken;
 - (3) begrip van de doelstellingen van de internationale en nationale instrumenten inzake maritieme veiligheid en bescherming van het mariene milieu, en van de aanverwante programma's;
 - (4) begrip van de interne en externe processen aan boord en aan wal;
 - (5) de professionele bekwaamheid die nodig is om de taken effectief en doeltreffend uit te voeren;
 - (6) veiligheidsbesef in alle omstandigheden, ook wat de eigen veiligheid betreft; en
 - (7) opleiding of ervaring met betrekking tot de diverse taken die moeten worden uitgevoerd en, met name, de functies die moeten worden beoordeeld.
37. De vlaggenstaat dient de controleur een document te verschaffen waarmee hij/zij zich tijdens de uitvoering van zijn/haar taken kan identificeren.

Onderzoeken van vlaggenstaten

38. Wanneer zich een ongeval of een verontreinigingsincident voordoet, moet een onderzoek worden uitgevoerd. Onderzoeken naar ongevallen moeten worden uitgevoerd door gekwalificeerde onderzoekers die bevoegd zijn in zaken die betrekking hebben op het ongeval. De vlaggenstaat moet bereid zijn hiertoe gekwalificeerde onderzoekers ter beschikking te stellen, ongeacht de plaats waar het ongeval of de vervuiling zich voordoet.
39. De vlaggenstaat moet ervoor zorgen dat individuele onderzoekers over de nodige praktische kennis en ervaring beschikken op de gebieden die tot hun normale taken behoren. Om onderzoekers te helpen bij het uitvoeren van taken die niet tot hun normale takenpakket behoren, moet de vlaggenstaat ervoor zorgen dat deskundigheid op de volgende gebieden vrij beschikbaar is:
- (1) navigatie en de voorschriften inzake botsingen;
 - (2) vlaggenstaatvoorschriften inzake bekwaamheidscertificaten;
 - (3) oorzaken van mariene verontreiniging;
 - (4) interviewtechnieken;
 - (5) het verzamelen van bewijzen; en
 - (6) het beoordelen van de gevolgen van de menselijke factor.
40. Ongevallen met persoonlijk letsel die drie of meer dagen werkongeschiktheid tot gevolg hebben, overlijdens ten gevolge van arbeidsongevallen en dodelijke ongevallen met schepen van de vlaggenstaat moeten worden onderzocht en de resultaten van die onderzoeken moeten openbaar worden gemaakt.

41. Ongevallen met schepen moeten worden onderzocht en er moet verslag over worden uitgebracht overeenkomstig de relevante IMO-verdragen en de door de IMO ontwikkelde richtsnoeren⁷. Het verslag van het onderzoek moet samen met de opmerkingen van de vlaggenstaat naar de IMO worden gestuurd, overeenkomstig de bovenvermelde richtsnoeren.

Beoordeling en herziening

42. De vlaggenstaten moeten op periodieke basis een beoordeling uitvoeren van hun prestaties met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de administratieve processen, procedures en middelen die nodig zijn om te voldoen aan de verplichtingen van de verdragen waar ze partij bij zijn.
43. De prestaties van de vlaggenstaten kunnen onder meer aan de hand van de volgende maatregelen worden beoordeeld: het aantal schepen dat door havenstaten is aangehouden, de resultaten van de inspecties van vlaggenstaten, ongevallenstatistieken, communicatie- en informatieprocessen, jaarstatistieken van verloren gegane schepen (exclusief constructive total losses (CTLs)), en andere prestatie-indicatoren, voorzover van toepassing, aan de hand waarvan kan worden bepaald of het personeel, de middelen en de administratieve procedures volstaan om aan de vlaggenstaatverplichtingen te voldoen.
44. De maatregelen omvatten regelmatige monitoring van:
- (1) statistieken van verloren gegane schepen en ongevallen, om tendensen over een bepaalde tijdsspanne te identificeren;
 - (2) het aantal geverifieerde gevallen van aangehouden schepen in verhouding tot de omvang van de vloot;
 - (3) het aantal geverifieerde gevallen van onbekwaamheid of wangedrag door individuen die houder zijn van certificaten of goedkeuringen die op bevoegdheid van de vlaggenstaat zijn afgegeven;
 - (4) antwoorden op verslagen of maatregelen naar aanleiding van door een havenstaat vastgestelde tekortkomingen;
 - (5) onderzoeken naar ernstige ongevallen en de lessen die daaruit zijn getrokken;
 - (6) de aangewende financiële, technische en andere middelen;
 - (7) de resultaten van inspecties, onderzoeken en controles van de schepen die deel uitmaken van de vloot;
 - (8) onderzoek naar arbeidsongevallen;
 - (9) het aantal incidenten en overtredingen in het kader van MARPOL 73/78, zoals gewijzigd, en
 - (10) het aantal opschortingen of intrekkingen van certificaten, goedkeuringen enz.

⁷ Verwijs naar de Code voor onderzoek van ongevallen en incidenten op zee, aangenomen bij IMO-resolutie A.849(20), zoals gewijzigd bij resolutie A.884(21).

BIJLAGE II

MINIMUMCRITERIA VOOR CONTROLEURS VAN VLAGGENSTATEN

(bedoeld in artikel 8)

1. De controleurs moeten gemachtigd zijn om de in deze richtlijn door de bevoegde instantie van de lidstaat vermelde controles uit te voeren.
2. De controleurs moeten beschikken over passende theoretische kennis en praktische ervaring met schepen, met de exploitatie van schepen en met de bepalingen van de relevante nationale en internationale voorschriften. Deze kennis en ervaring moeten worden opgedaan via gedocumenteerde opleidingsprogramma's.
3. De controleurs moeten ook minimaal:
 - (1) beschikken over passende kwalificaties van een zeevaartkundig of nautisch instituut en relevante ervaring op zee als gecertificeerd scheepsofficier die in het bezit is of is geweest van een geldig STCW II/2- of III/2-bekwaamheidscertificaat; of
 - (2) een door de bevoegde instantie erkend examen hebben afgelegd als scheepsarchitect, mechanisch ingenieur of maritiem ingenieur en minstens vijf jaar in die hoedanigheid hebben gewerkt; of
 - (3) beschikken over een relevante universitaire of gelijkwaardige graad, een opleiding hebben gevolgd bij een erkend opleidingsinstituut voor controleurs en de daaraan verbonden kwalificaties hebben behaald en minstens twee jaar in dienst zijn geweest van de bevoegde instantie van een lidstaat als stagiair-controleur van de vlaggenstaat.
4. De overeenkomstig 3(1) gekwalificeerde controleurs moeten minstens vijf jaar dienst op zee hebben gedaan als officier aan dek of in het motorgedeelte.
5. De overeenkomstig 3(1) en 3(2) gekwalificeerde controleurs moeten na het behalen van hun bekwaamheidscertificaat of –kwalificaties hun technische kennis van schepen en de werking van schepen op peil hebben gehouden.
6. De overeenkomstig 3(3) gekwalificeerde controleurs moeten over dezelfde kennis en vaardigheden beschikken als de overeenkomstig 3(1) en 3(2) gekwalificeerde inspecteurs.
7. De controleurs moeten in staat zijn om mondeling en schriftelijk met zeevarenden te communiceren in de taal die het meest gebruikelijk is op zee.
8. De controleurs mogen geen commercieel belang hebben in het gecontroleerde schip en mogen niet in dienst zijn van of werken voor niet-gouvernementele organisaties die wettelijk verplichte of classificatiecontroles uitvoeren of scheepscertificaten afgeven.

9. Controleurs die niet aan de bovenvermelde criteria beantwoorden worden toch aanvaard wanneer zij ten tijde van de goedkeuring van deze richtlijn in dienst waren van een bevoegde instantie voor wettelijk verplichte controles of controle-inspecties van havenstaten.

BIJLAGE III

RICHTSNOEREN VOOR FOLLOW-UP ACTIES MET BETREKKING TOT SCHEPEN DIE DOOR EEN HAVENSTAAT ZIJN AANGEHOUDEN

(bedoeld in artikel 6)

1. AANHOUDING DOOR EEN HAVENSTAAT

1. Wanneer de bevoegde instantie van een lidstaat (hierna de vlaggenstaat genoemd) ervan in kennis wordt gesteld dat een schip dat zijn vlag voert door een havenstaat is aangehouden, moet ze erop toezien dat passende corrigerende maatregelen worden genomen om het schip in overeenstemming te brengen met de toepasselijke regels en internationale verdragen. Hierna volgt een overzicht van de maatregelen die de instantie in dat geval moet nemen.

2. ONMIDDELLIJKE MAATREGELEN

1. Zodra de vlaggenstaat in kennis is gesteld van de aanhouding moet ze contact opnemen met de rederij (de rederij voor ISM-doelstellingen) en de havenstaat om, voorzover mogelijk, kennis te nemen van de volledige omstandigheden van de aanhouding.
2. Op basis van deze informatie moet de vlaggenstaat nagaan welke onmiddellijke maatregelen nodig zijn om het schip in overeenstemming te brengen. De vlaggenstaat kan van oordeel zijn dat bepaalde tekortkomingen onmiddellijk en tot tevredenheid van de havenstaat kunnen worden rechtgezet (bijvoorbeeld een onderhoudsbeurt van een reddingssloep). In dergelijke gevallen moet de vlaggenstaat aan de havenstaat vragen te bevestigen dat de tekortkomingen zijn rechtgezet.
3. In het geval van ernstiger tekortkomingen, met name structurele en andere tekortkomingen die onder de certificaten vallen die door een erkende organisatie namens de vlaggenstaat zijn afgegeven, moet de vlaggenstaat eisen dat een van zijn controleurs een controle mag uitvoeren of moet de vlaggenstaat een controleur van de erkende organisatie aanstellen die de controle uitvoert namens de vlaggenstaat. Tijdens deze inspectie moet in de eerste plaats aandacht worden besteed aan de gebieden waarop door de havenstaat tekortkomingen zijn vastgesteld. Wanneer de controleur van de vlaggenstaat of de erkende organisatie dit nodig acht, kan de controle worden uitgebreid tot een volledige controle van de gebieden die onder de relevante wettelijk verplichte certificaten vallen.
4. Wanneer de onder 2.3 vermelde inspectie door de erkende organisatie is uitgevoerd, moet de controleur de vlaggenstaat in kennis stellen van de genomen maatregelen en van de toestand van het schip na deze inspectie, zodat de vlaggenstaat kan bepalen welke verdere maatregelen eventueel nodig zijn.
5. Indien de inspectie van de havenstaat overeenkomstig [artikel 9, lid 4, van Richtlijn 95/21/EG of artikel 13, lid 5, van Richtlijn .../.../EG (betreffende havenstaatcontrole)], is opgeschort, moet de vlaggenstaat een nieuwe controle van

het schip organiseren voor de certificaten die betrekking hebben op de gebieden waarop door de havenstaat tekortkomingen zijn vastgesteld en voor andere gebieden waarop vervolgens tekortkomingen zijn vastgesteld. De vlaggenstaat moet deze controle zelf uitvoeren of vragen dat de controleur van de erkende organisatie een volledig verslag overlegt en, voorzover nodig, bevestigt dat de controle is uitgevoerd en dat alle tekortkomingen zijn rechtgezet. Wanneer de vlaggenstaat genoeg neemt met het verslag en de bevestiging, moet zij de havenstaat bevestigen dat het schip voldoet aan de eisen van de relevante voorschriften en internationale verdragen.

6. Wanneer zeer ernstige overtredingen van de voorschriften en internationale verdragen worden vastgesteld, moet de vlaggenstaat altijd een eigen controleur sturen om de inspecties uit te voeren of toezicht te houden op de onder 2.3 tot en met 2.5 vermelde inspecties en controles. Dit mag niet worden overgelaten aan een inspecteur van de erkende organisatie.
7. Tenzij punt 2.10 van toepassing is, moet de vlaggenstaat eisen dat de rederij corrigerende maatregelen neemt om het schip in overeenstemming te brengen met de toepasselijke voorschriften en internationale verdragen alvorens het schip de haven waar het is aangehouden mag verlaten (bovenop de corrigerende maatregelen die door de havenstaat worden geëist). Wanneer dergelijke corrigerende maatregelen niet worden uitgevoerd, worden de relevante certificaten ingetrokken.
8. De vlaggenstaat moet nagaan in welke mate de door de havenstaat en naar aanleiding van een inspectie/controlle van de vlaggenstaat vastgestelde tekortkomingen duiden op een gebrekkig veiligheidsbeheersysteem van het schip en de rederij. Indien nodig moet de vlaggenstaat een nieuwe audit van het schip en/of de rederij organiseren en in samenspraak met de havenstaat bepalen of deze nieuwe audit moet plaatsvinden alvorens het schip de haven waar het is aangehouden mag verlaten.
9. De vlaggenstaat moet permanent contact onderhouden en samenwerken met de havenstaat om te helpen bij de rechtzetting van de vastgestelde tekortkomingen en zo snel mogelijk te reageren op verzoeken om verduidelijking vanwege de havenstaat.
10. Wanneer de tekortkomingen niet kunnen worden verholpen in de haven waar het schip is aangehouden en wanneer de havenstaat, overeenkomstig [artikel 11, lid 1, van Richtlijn 95/21/EG of artikel 15, lid 1, van Richtlijn .../.../EG (betreffende havenstaatcontrole)], het schip toestaat zich naar een reparatiewerf te begeven, moet de vlaggenstaat contact opnemen met de havenstaat om te bepalen onder welke voorwaarden deze reis mag plaatsvinden en deze voorwaarden schriftelijk bevestigen.
11. Als het schip niet aan de in punt 2.10 vermelde voorwaarden voldoet of zich niet meldt bij de overeengekomen reparatiewerf, moet de vlaggenstaat de rederij onmiddellijk om uitleg vragen en overwegen de certificaten van het schip in te trekken. Bovendien moet de vlaggenstaat een aanvullende controle uitvoeren zodra de gelegenheid zich voordoet.
12. Als de vlaggenstaat uit de beschikbare informatie besluit dat de aanhouding niet gerechtvaardigd is, moet de vlaggenstaat zijn bezorgdheid te kennen geven aan de havenstaat en contact opnemen met de rederij om te overwegen gebruik te maken van de in de havenstaat beschikbare beroepsprocedure.

3. AANVULLENDE MAATREGELEN

1. Afhankelijk van de ernst van de vastgestelde tekortkomingen en de onmiddellijke maatregelen die zijn genomen, moet de vlaggenstaat overwegen een aanvullende controle uit te voeren nadat het schip door de havenstaat is vrijgegeven. Deze aanvullende controle omvat een beoordeling van de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheersysteem en moet door de vlaggenstaat worden uitgevoerd binnen [6] weken nadat hij in kennis is gesteld van de aanhouding. De kosten van de aanvullende controle komen ten laste van de rederij. Als de vlaggenstaat binnen [3] maanden een wettelijke verplichte controle van het schip had gepland, mag de aanvullende controle tot dan worden uitgesteld.
2. Bovendien moet de vlaggenstaat nagaan of de betrokken rederij een nieuwe audit moet ondergaan. De vlaggenstaat moet ook de inspectiegeschiedenis van de andere schepen die onder de verantwoordelijkheid van dezelfde rederij varen opnieuw bezien om na te gaan of de schepen van die rederij gemeenschappelijke tekortkomingen vertonen.
3. Als het schip in de afgelopen twee jaar meer dan eens terecht is aangehouden, moeten de aanvullende maatregelen sneller worden uitgevoerd; de aanvullende controle van de vlaggenstaat moet dan in elk geval plaatsvinden binnen [4] weken nadat de vlaggenstaat in kennis is gesteld van de aanhouding.
4. Als de aanhouding ertoe leidt dat een schip de toegang tot een haven wordt geweigerd overeenkomstig [artikel 7 ter van Richtlijn 95/21/EG of artikel 10 van Richtlijn .../.../EG (betreffende havenstaatcontrole)] moet de vlaggenstaat een aanvullende controle uitvoeren en alle nodige maatregelen nemen om te garanderen dat de rederij het schip volledig in overeenstemming brengt met alle relevante verdragen en voorschriften. Indien dit tot tevredenheid van de vlaggenstaat gebeurt, moet de vlaggenstaat de rederij een document verschaffen waarin dit wordt bevestigd.
5. De vlaggenstaat moet in alle gevallen nagaan welke juridische stappen, inclusief sancties, tegen de rederij passend zouden zijn. Wanneer een schip voortdurend de toepasselijke voorschriften en internationale verdragen overtreedt, moet de vlaggenstaat nagaan welke aanvullende sancties nodig zijn, inclusief het schrappen van het schip uit zijn register.
6. Wanneer alle corrigerende maatregelen om het schip in overeenstemming te brengen met de toepasselijke voorschriften en internationale verdragen zijn uitgevoerd, moet de vlaggenstaat een verslag naar de IMO sturen overeenkomstig SOLAS 74, zoals gewijzigd, hoofdstuk I, voorschrift 19(d) en alinea 5.2 van IMO-resolutie A.787 (19), zoals gewijzigd.

4. AANVULLENDE CONTROLE

1. De bovenvermelde aanvullende controle moet een onderzoek van de hierna vermelde delen van het schip omvatten. Dit onderzoek moet voldoende grondig zijn om de controleur van de vlaggenstaat ervan te overtuigen dat het schip, de uitrusting en de bemanning voldoen aan alle toepasselijke voorschriften en internationale verdragen.

- Certificaten en documenten
 - De rompstructuur en -uitrusting
 - Voorwaarden voor de toewijzing van lastlijnen
 - De belangrijkste machines en systemen
 - De properheid van de machineruimtes
 - Reddingshulpmiddelen
 - Brandveiligheid
 - Navigatieapparatuur
 - Vrachtafhandeling en daartoe bestemde uitrusting
 - Radioapparatuur
 - Elektrische uitrusting
 - Voorkoming van verontreiniging
 - Leef- en werkomstandigheden
 - Bemanning
 - Certificering van de bemanning
 - Veiligheid van de passagiers
 - Operationele vereisten, inclusief communicatie met de bemanning, training, opleiding, werking en veiligheid van de brug en de machinekamer.
2. De aanvullende controle moet ook de in [bijlage V, deel C, van Richtlijn 95/21/EG of bijlage VIII, deel C, van Richtlijn .../.../EG (betreffende havenstaatcontrole)] vermelde relevante punten voor een uitgebreide inspectie omvatten, maar mag niet beperkt blijven tot deze punten. De controleurs van vlaggenstaten moeten, wanneer zij dit nodig achten, ook functionele tests uitvoeren van overlevingsvaartuigen en de infrastructuur om deze te water te laten, de hoofd- en hulpmachines, de luikdeksels, hoofdelektriciteitsvoorziening en de bilgesystemen.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

2. ABM/ABB-KADER (BEHEER/VASTSTELLING VAN DE BEGROTING PER ACTIVITEIT)

Beleidsdomein: Energie en vervoer

Activiteiten: Vervoer over zee en de binnenwateren, intermodaal vervoer.

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

Begrotings onderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
	Verplicht/ niet- verplicht	GK ¹ / NGK ²	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]
	Verplicht/ niet- verplicht	GK/ NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]

¹ Gesplitste kredieten

² 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
---------------	----------	--	--------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

Beleidsuitgaven³

VK	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
BK		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag⁴

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

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

VK		a+c	0	0	0	0	0	0	0
BK		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	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

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

³ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

⁴ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

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

TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
--	--	-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Medefinanciering

Het wetsvoorstel voorziet niet in medefinanciering door de lidstaten

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 e.v.	Totaal
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	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.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord⁶ (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 een decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
0	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>		0	0	0	0	0	0
	b) <i>Verskil in ontvangsten</i>	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

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

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

(Beheer door het bestaande personeel).

Jaarlijkse behoeften	Jaar n	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

IMO-resolutie A. 847 (20) heeft tot doel de doeltreffende tenuitvoerlegging van de verplichtingen van vlaggenstaten uit hoofde van de internationale verdragen te bevorderen en de landen te helpen bij de toepassing van die verdragen. Aangezien deze resolutie niet erg gedetailleerd was, heeft de IMO zich ertoe verbonden ze om te zetten in een code die de landen moeten volgen wanneer zij optreden in de hoedanigheid van vlaggen-, kust- of havenstaat.

Deze IMO-code, die vergezeld zal gaan van een programma voor audits van de vlaggenstaten, zal formeel worden goedgekeurd op de volgende algemene vergadering van IMO in november 2005. IMO-deskundigen op hoog niveau hebben zich gebogen over de maatregelen die nodig waren om te garanderen dat de staten die partij zijn bij de internationale maritieme verdragen de resolutie ten uitvoer zouden leggen, wat uiteindelijk is uitgemond in de code en het auditprogramma.

De voorgestelde maatregel heeft tot doel de Europese Gemeenschap een nieuw wetgevingsinstrument te verschaffen dat het mogelijk maakt de code en het auditprogramma verplicht te stellen zodat de in de lidstaten gehanteerde methoden voor de tenuitvoerlegging van de verdragen kunnen worden geharmoniseerd.

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

Het voorstel is de ontbrekende schakel in de keten van andere wetgevingsinstrumenten op het gebied van maritieme veiligheid.

Bovendien ligt dit voorstel in de lijn van het doel dat de lidstaten zich tijdens de Europese Raad van Kopenhagen van december 2002 hebben gesteld, namelijk de oprichting van een communautair systeem voor controle van de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen waar ze partij bij zijn. Dit zal in de eerste plaats geschieden door de code inzake de tenuitvoerlegging van de vlaggenstaatverantwoordelijkheden en het auditprogramma in communautaire wetgeving om te zetten.

Ten slotte versterkt dit voorstel de inspanningen ter voorkoming van milieuverontreiniging. Al deze elementen samen versterken de positie van de Europese Unie op internationaal niveau.

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

De doelstellingen van het voorstel zijn samengevat in onderstaande tabel:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">– de veiligheid op zee, de bescherming van zeevarenden en van het milieu versterken– de kwaliteit van de vlag bevorderen– de lidstaten ertoe aansporen de internationale verdragen te ratificeren– maritieme instanties oprichten die hoge prestaties van goede kwaliteit leveren– een doeltreffend systeem voor audits van vlaggenstaten opzetten |
|--|

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

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 openbaredienstverleningstaak.

Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

met lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

De ontwerp-richtlijn bevat een bepaling waarbij de lidstaten aan de Commissie moeten medelen welke nationale uitvoeringsmaatregelen ze nemen met het oog op de omzetting van de richtlijnen in nationale wetgeving.

Als de lidstaten deze omzettingsmaatregelen niet (of slechts gedeeltelijk) medelen, worden automatisch de inbreukprocedures van artikel 226 van het Verdrag opgestart.

Het Agentschap voor maritieme veiligheid houdt toezicht op de activiteiten van de onderzoeksorganisaties en de maritieme instanties.

6.1. Evaluatie

6.1.1. Evaluatie vooraf

De omzetting van de code in communautaire wetgeving brengt geen extra financiële lasten met zich mee voor de lidstaten.

De code is al gedeeltelijk van kracht in de lidstaten; zo zijn de aspecten inspectie en certificering geregeld in Richtlijn 94/57/EG. De bedoelde verdragen zijn door bijna alle lidstaten geratificeerd en in werking getreden.

De totstandbrenging van vervoer van hoge kwaliteit (ISO-norm 9001/2000) brengt daarentegen wel investerings- en werkingskosten met zich mee voor de maritieme instanties. Deze kosten hebben hun weerslag op de maritieme industrie, het milieu en de werkgelegenheid.

Maritieme instanties

Drie lidstaten, Denemarken, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk, hebben deze norm al ten uitvoer gelegd. Het is niet eenvoudig om de kosten die vermeld zijn in de effectanalyse, welke is opgesteld op basis van gegevens die door de betrokken lidstaten zijn verstrekt, te vergelijken, maar het geeft toch een indicatie van de totale kosten.

Negatief effect: verwacht wordt dat bepaalde lidstaten geconfronteerd zullen worden met aanzienlijke kosten bij het opstarten van de maatregelen en de tenuitvoerlegging van het systeem. Voor de lidstaten die bijna alle in het voorstel bedoelde verdragen al hebben geratificeerd en de instrumenten voor de controle op de tenuitvoerlegging al hebben opgezet, zullen de extra werkingskosten beperkt blijven.

Positief effect: lage werkingskosten, de investeringen worden snel rendabel, de prestaties van de vlaggenstaten gaan erop vooruit en worden bekendgemaakt, de controles en begrotingsuitgaven worden gerationaliseerd, de maatregelen kunnen gemakkelijker worden gevolgd, tijdwinst, het imago van de vlaggenstaatinstanties verbetert, de banden met andere aspecten van het beleid inzake maritieme veiligheid worden versterkt.

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*

De Commissie bereidt een verslag voor dat gebaseerd is op de maandelijkse verslagen van de lidstaten.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing

8. MIDDELEN

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

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

de Vermeld 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 ³⁰																
Actie 1																
- Output 1																
- Output 2																
Actie 2																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 2 ¹ ...																
Actie 1																
- Output 1																

⁸ Zoals beschreven in punt 5.3

Subtotaal doelstelling 2																
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. n ¹																
Subtotaal doelstelling n																
TOTALE KOSTEN																

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 ⁹ (XX 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 ¹⁰		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel ¹¹		0	0	0	0	0	0
TOTAAL		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 die verband houden met de follow-up van de tenuitvoerlegging van de richtlijn door de lidstaten; eventueel coördinatie met het Agentschap voor maritieme veiligheid en follow-up van de werkzaamheden van internationale organisaties die actief zijn op dit gebied.

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

⁹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹⁰ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹¹ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (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
1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							0
Uitvoerende agentschappen ¹²							0
Andere technische en administratieve bijstand							0
- <i>intern</i>							0
- <i>extern</i>							0
Totaal Technische en administratieve bijstand							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 (XX 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
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

¹² Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Berekening – Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*(0,5 x 108 000 € = 54 000 €)***Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel***

Niet van toepassing

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 ¹³	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
2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0	0	0	0	0	0	0

* sans impact sur le budget actuel des missions

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

Niet van toepassing

¹³ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.