



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 2 juni 2023
(OR. en)

10126/23

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0165(COD)**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	1 juni 2023
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2023) 271 final
Betreft:	Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2023) 271 final.

Bijlage: COM(2023) 271 final



Brussel, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Dit voorstel betreft een wijziging van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole¹.

Richtlijn 2009/16/EG (hierna “de richtlijn”) regelt inspecties in het kader van de havenstaatcontrole op EU-niveau. Havenstaatcontrole is een systeem waarbij buitenlandse schepen in havens van andere staten dan de vlaggenstaat door ambtenaren van de havenstaatcontrole worden geïnspecteerd om na te gaan of de bevoegdheid van de kapitein, de officieren en de bemanning aan boord en de staat en de uitrusting van het schip voldoen aan de eisen van de internationale verdragen, en in de Europese Unie aan de toepasselijke EU-wetgeving. De havenstaatcontrole is belangrijk voor het waarborgen van de maritieme veiligheid en voor de bescherming van het mariene milieu.

Door zijn geschiedenis en internationale karakter heeft het zeevervoer een specifieke regulerende structuur ontwikkeld. Op mondiaal niveau is het internationale rechtskader vastgesteld onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie² (IMO) en worden de regels voor arbeids- en levensomstandigheden aan boord van schepen afgekondigd door een ander VN-agentschap, de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO).

De primaire verantwoordelijkheid voor het toezicht op de naleving van de IMO- en IAO-normen ligt bij de staat waar het schip is geregistreerd en waarvan het de nationaliteit heeft: de vlaggenstaat. De vlaggenstaatsregels zijn echter alleen van toepassing op vaartuigen die deze vlag voeren. Er zijn nog steeds vlaggenstaten die bereid zijn om vaartuigen die niet aan de normen voldoen, onder hun vlag te laten varen of die niet in staat zijn de internationale regels naar behoren te handhaven. Om te waarborgen dat schepen aan de internationale eisen voldoen, bevatten veel van de belangrijkste technische verdragen van de IMO bepalingen op grond waarvan schepen moeten worden geïnspecteerd als ze buitenlandse havens aandoen.

Om de doeltreffendheid te verbeteren, begonnen havenstaten die havenstaatcontroles uitvoeren hun werkzaamheden systematisch te coördineren op regionaal niveau. Het in 1982 opgestelde Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat³ (hierna het “Memorandum van overeenstemming van Parijs”) is het eerste van negen intergouvernementele structuren in de wereld. Alle 24 lidstaten van de Europese Economische Ruimte (EER) met zeehavens, alsmede Canada, de Russische Federatie⁴ en het Verenigd Koninkrijk, hebben het Memorandum van overeenstemming van Parijs ondertekend. De EU is geen lid.

In de richtlijn betreffende havenstaatcontrole zijn de procedures en instrumenten van het Memorandum van overeenstemming van Parijs opgenomen zoals overeengekomen in 2009. Het Memorandum van

¹ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

² De internationale regels omvatten het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS 74), het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol 73/78), de normen voor opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 en het Verdrag inzake de internationale voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Na de invasie van Oekraïne werd het lidmaatschap van de Russische Federatie van het Memorandum van overeenstemming van Parijs in mei 2022 opgeschort.

overeenstemming van Parijs en de richtlijn betreffende havenstaatcontrole zijn gebaseerd op lastenverdeling en gerichte, geharmoniseerde inspecties. De Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), biedt alle lidstaten van de EER en van het Memorandum van overeenstemming van Parijs de nodige technische ondersteuning om te beslissen welke vaartuigen moeten worden geïnspecteerd en om de resultaten van de havenstaatinspecties te rapporteren en te delen via de door het EMSA gehoste THETIS-databank. Ze biedt ook opleiding over de uitvoering van inspecties aan. De EER-lidstaten krijgen ook informatie over de schepen die hun havens zullen aandoen via “SafeSeaNet”⁵, het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie, zodat ze hun inspecties kunnen plannen.

De belangrijkste doelstellingen van de richtlijn betreffende havenstaatcontrole zijn:

- i) de maritieme veiligheid en beveiliging voortdurend verbeteren;
- ii) de preventie van verontreiniging en de milieueffecten voortdurend verbeteren;
- iii) de levens- en arbeidsomstandigheden aan boord voortdurend verbeteren;
- iv) concurrentievervalsing vermijden.

De belangrijkste elementen van de EU-regeling voor havenstaatcontrole zijn:

- i) een geharmoniseerde aanpak voor inspecties en aanhoudingen;
- ii) een verplichte jaarlijkse inspectie in elke lidstaat;
- iii) gerichte inspectie van schepen op basis van een risicoprofiel voor elk schip;
- iv) bijhouden van gegevens en delen van informatie (inspectiedatabank).

Sinds haar inwerkingtreding is de richtlijn gewijzigd met het oog op de handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006⁶. Bovendien gelden in de EU specifieke regels voor veerboten op geregelde diensten⁷, verzekeringen⁸, de controle van scheepsafval en ladingresiduen⁹, veilige en milieuvriendelijke scheepsrecycling¹⁰ en de monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies¹¹, waarvan de handhaving tijdens havenstaatcontroles wordt gecontroleerd. De havenstaatcontrole wordt door de meerderheid van de EU-landen ook gebruikt om de handhaving van andere rechtshandelingen van de EU te controleren, onder andere voor het zwavelgehalte van

⁵ Dat systeem wordt gehost en ontwikkeld door het EMSA. Het stelt de lidstaten in staat om informatie te verstrekken en te ontvangen over schepen en gevaarlijke ladingen. De informatie heeft onder meer betrekking op de identificatie, de positie en de status van een schip, de vertrek- en aankomsttijden, incidentrapporten en gegevens over gevaarlijke ladingen.

⁶ Richtlijn 2013/38/EU van 12 augustus 2013 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole (PB L 218 van 14.8.2013, blz. 1).

⁷ Richtlijn (EU) 2017/2110 van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

⁸ Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 128).

⁹ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 11).

¹⁰ Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 330 van 10.12.2013, blz. 1).

¹¹ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

scheepsbrandstoffen¹². De havenstaatcontrole is in de EU grotendeels gebaseerd op de regels en procedures van het Memorandum van overeenstemming van Parijs, maar de EU-bepalingen zijn niet van toepassing op niet-EER-landen die het memorandum hebben ondertekend.

De richtlijn werd samen met andere onderdelen van de EU-wetgeving voor maritieme veiligheid in 2018 onderworpen aan een ex-postevaluatie en een geschiktheidscontrole van het zeevervoer. Sinds de inwerkingtreding van de richtlijn heeft de Commissie ook permanent toezicht op de uitvoering gehouden, waarbij de volgende problemen werden vastgesteld:

- 1) de huidige EU-voorschriften zijn niet afgestemd op nieuwe internationale dwingende regels en nieuwe procedures die op regionaal niveau zijn overeengekomen (Internationale Maritieme Organisatie en Memorandum van overeenstemming van Parijs);
- 2) de huidige EU-voorschriften zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen. Bepaalde internationale verdragen die van toepassing zijn op vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter, die door havenstaatcontrole gehandhaafd zouden kunnen worden, worden niet geïnspecteerd of worden niet op gecoördineerde wijze geïnspecteerd;
- 3) de inspecties in het kader van de havenstaatcontrole zijn ongelijk verdeeld over de EU-havens;
- 4) het huidige ontwerp van het scheepsrisicoprofiel en het mechanisme om schepen voor inspectie te selecteren, zijn niet actueel;
- 5) het systeem berust te veel op een omslachtig, op papier gebaseerd certificatsysteem;
- 6) de procedures zijn ongeschikt en niet flexibel, en er zijn onvoldoende middelen (vaardigheden, opleiding).

De problemen doen zich overal in de EU voor en hebben dezelfde onderliggende oorzaken. Als de EU geen actie onderneemt, dreigen de lidstaten op ongecoördineerde en niet-geharmoniseerde wijze te werk te gaan. De EU biedt een duidelijke meerwaarde bij het verbeteren van de richtlijn om de problemen aan te pakken.

Daarom heeft de Commissie een voorstel tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG uitgewerkt. De specifieke doelstellingen van het voorstel zijn:

- de EU-wetgeving actualiseren en in overeenstemming brengen met de internationale regels en procedures die zijn vastgesteld door de IMO, de IAO of het Memorandum van overeenstemming van Parijs;
- vissersvaartuigen en hun bemanning en het milieu beschermen. Grotere vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter vallen niet onder de havenstaatcontrole. Een vrijwillig controlesysteem moet het niveau van naleving van de internationale veiligheids- en milieubeschermingsnormen voor deze vaartuigen verhogen;
- een algemener gebruik van digitale oplossingen verzekeren. Het voorstel moedigt met name de invoering en het gebruik van elektronische wettelijk voorgeschreven certificaten aan door ze te koppelen aan het scheepsrisicoprofiel dat wordt gebruikt om schepen gericht voor inspectie te selecteren;

¹² Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58).

- een efficiënte en geharmoniseerde aanpak van inspecties in het kader van de havenstaatcontrole verzekeren. Dat houdt onder meer in dat schepen gericht voor inspectie worden geselecteerd door verouderde aspecten van het scheepsrisicoprofiel te herstructureren en er nieuwe elementen aan toe te voegen.

Omwille van de duidelijkheid en de samenhang worden in dit voorstel ook een aantal definities en verwijzingen naar relevante EU-wetgeving en IMO-voorschriften geactualiseerd.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het voorstel is volledig in overeenstemming met Richtlijn 2009/18/EG¹³ betreffende het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en Richtlijn 2009/21/EG¹⁴ betreffende vlaggenstaatverplichtingen. De drie EU-richtlijnen voor maritieme veiligheid zijn gebaseerd op de regels en normen die de IMO op internationaal niveau heeft vastgesteld en vormen samen de basis voor het EU-systeem om de veiligheid van de zeevaart in EU-wateren te waarborgen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel maakt deel uit van het Refit-programma van de Commissie. Door ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving eenvoudig en duidelijk is, geen overbodige last creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen draagt het voorstel bij tot de agenda voor betere regelgeving van de Commissie. Dit voorstel en de verwante voorstellen tot wijziging van de andere richtlijnen voor maritieme veiligheid maken ook deel uit van en werken in op het wetgevingscorpus van de EU voor maritieme veiligheid, dat onder meer het monitoring- en informatiesysteem van de EU voor de zeescheepvaart (SafeSeaNet)¹⁵, de verordening tot oprichting van het EMSA¹⁶, de richtlijn betreffende de veiligheid van vissersvaartuigen¹⁷, de EU-wetgeving betreffende erkende organisaties¹⁸, de kaderrichtlijn mariene strategie¹⁹ en andere EU-milieuwetgeving²⁰ omvat.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van de wijzigingsrichtlijn is artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in maatregelen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren en in specifieke bepalingen voor het zeevervoer.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Aangezien internationale instrumenten voor havenstaatcontrole in de zeevaart overeenkomstig artikel 3, lid 2, VWEU een exclusieve bevoegdheid van de EU zijn, is het subsidiariteitsbeginsel niet van toepassing op die instrumenten of op EU-regels ter uitvoering van die overeenkomsten.

¹³ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

¹⁴ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

¹⁵ Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

¹⁶ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

¹⁷ PB L 34 van 9.2.1998, blz. 1.

¹⁸ Verordening (EG) nr. 391/2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11) en Richtlijn 2009/15/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 47).

¹⁹ PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19.

²⁰ Zoals Richtlijn 92/43/EEG (de “habitatrichtlijn”), Richtlijn 2009/147/EG (de “EU-vogelrichtlijn”) en Richtlijn (EU) 2019/904 (richtlijn kunststoffen voor eenmalig gebruik).

- **Evenredigheid**

De Commissie heeft bij de opstelling van het voorstel rekening gehouden met de recentste internationale ontwikkelingen en met de resultaten van de ex-postevaluatie van 2018 en de Refit-procedures. De Commissie heeft ook een effectbeoordeling uitgevoerd om alternatieve maatregelen te identificeren, te beoordelen en te evalueren waarmee dezelfde doelstellingen kunnen worden bereikt.

Het doel van de voorgestelde wijziging is de maritieme veiligheid te verbeteren door in de hele EU te beschikken over een geactualiseerd, samenhangend en geharmoniseerd systeem van inspecties in het kader van de havenstaatcontrole waarmee ondermaats presterende schepen gericht kunnen worden gecontroleerd, en aldus de veiligheid en de milieuprestaties van schepen die in de EU-wateren actief zijn te verbeteren. De Commissie acht het evenredig de reikwijdte van de havenstaatcontrole uit te breiden tot grotere vissersvaartuigen, aangezien de lidstaten dat soort inspecties op vrijwillige basis kunnen uitvoeren. Die maatregel moet de veiligheid, de toestand van het milieu en de arbeids- en levensomstandigheden in de visserijsector verbeteren. De digitalisering en het gebruik van e-certificaten zullen kosten met zich meebrengen, maar die zullen beperkt zijn en worden gecompenseerd door de verwachte voordelen in termen van grotere veiligheids- en efficiëntie-effecten. Gezien het internationale karakter van de sector is er geen alternatieve maatregel waarmee die resultaten op een effectievere en efficiëntere manier kunnen worden bereikt.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien het voorstel slechts een aantal wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG vereist, is een wijzigingsrichtlijn het geschiktste rechtsinstrument.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

In de Refit-ex-postevaluatie en de geschiktheidscontrole van het zeevervoer van 2018 werd geconcludeerd dat de richtlijn weliswaar de flexibiliteit van het Memorandum van overeenstemming van Parijs tot op zekere hoogte beperkt, maar dat ze, door een kader voor havenstaatcontrole te combineren met een wettelijk handhavingsmechanisme, toegevoegde waarde biedt door een correcte en consistente uitvoering in de lidstaten te waarborgen. Dat heeft de lidstaten ertoe gedwongen te presteren en permanent te verbeteren, en dus betere middelen voor havenstaatcontrole toe te wijzen. De conclusie van de evaluatie luidde dat de richtlijn heeft bijgedragen tot de beoogde doelstellingen om de maritieme veiligheid, de preventie van verontreiniging en de arbeids- en levensomstandigheden aan boord te verbeteren.

Het EMSA heeft de regeling voor havenstaatcontrole op belangrijke wijze ondersteund. Meer dan twee derde van de lidstaten van de EU en de EER die inspecties uitvoeren, gebruiken uitsluitend THETIS om te bepalen welke vaartuigen geïnspecteerd moeten worden. De rol van het EMSA in het beheer en de actualisering van THETIS en de door het EMSA verstrekte opleidingen om inspecties in de hele regio van het Memorandum van overeenstemming van Parijs te harmoniseren, werden ook zeer belangrijk bevonden.

Daarnaast hebben de Commissie en het EMSA permanent toezicht gehouden op de uitvoering van de richtlijn. Aangezien de rapporten van de havenstaatcontrole in THETIS moeten worden ingevoerd zodra een inspectie is afgerond, beschikt het EMSA bijna onmiddellijk over een gedetailleerd overzicht van alle uitgevoerde inspecties. Het EMSA biedt ook een helpdesk en technische bijstand aan lidstaten die hulp nodig hebben, en het bezoekt de EER-lidstaten om de naleving te controleren.

Tijdens de geschiktheidscontrole van het zeevervoer en de horizontale analyse van het EMSA is echter vastgesteld dat verschillende onderdelen van de regeling voor havenstaatcontrole voor verbetering vatbaar zijn.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De voornaamste raadplegingsactiviteiten bestonden uit:

- vier verkennende gesprekken met vertegenwoordigers van de belangrijkste belanghebbenden op EU-niveau, met name om de algemene probleemstelling en mogelijke beleidsopties te onderbouwen en te verfijnen;
- een gerichte raadpleging van de belanghebbenden, van 7 september tot en met 6 oktober 2021 georganiseerd door de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie voor de effectbeoordeling. De enquête werd naar de belangrijkste belanghebbenden gestuurd met specifieke verzoeken om informatie, met name om de beoordeling van de effecten van mogelijke beleidsmaatregelen te onderbouwen;
- 22 gerichte interviews met de belangrijkste belanghebbenden, van 13 juli 2021 tot en met 16 september 2021 georganiseerd door de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie voor de effectbeoordeling, om specifieke informatievragen te beantwoorden, met name ter ondersteuning van de beoordeling van de effecten van mogelijke beleidsmaatregelen;
- aanvullende raadplegingsactiviteiten georganiseerd door DG MOVE en de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie voor de effectbeoordeling, om de lidstaten en de belangrijkste belanghebbenden te raadplegen over hun standpunten over de verschillende beleidsmaatregelen en om de verwachte en definitieve resultaten van de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling te valideren wat betreft de kwantificering van de effecten. Die activiteiten vonden plaats tijdens vergaderingen van het EU-comité voor de sectorale sociale dialoog over het zeevervoer (16 april, 23 september en 16 december 2021), het EU-comité voor de sectorale sociale dialoog over de zeevisserij (29 januari, 8 maart en 16 november 2021) en het EU-comité voor de sectorale sociale dialoog over de havens (19 november 2021), een informele bijeenkomst van de directeuren voor het zeevervoer van de EU en de EER (30 november 2021), virtuele en persoonlijke bijeenkomsten van het Comité havenstaatcontrole van het Memorandum van overeenstemming van Parijs (mei 2021 en mei 2022) en vergaderingen van het EU-comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (17 mei en 11 november 2021 en 31 mei 2022).

De bij belanghebbenden verzamelde informatie was voor de Commissie essentieel om het ontwerp van de beleidsopties te verfijnen en de gevolgen voor de economie, de maatschappij en het milieu te beoordelen. De Commissie kon de opties vergelijken en nagaan welke optie de beste kosten-batenverhouding voor de samenleving zou hebben en het meest zou bijdragen tot een doeltreffender en efficiënter havenstaatcontrolemechanisme dat schepen die niet aan de normen voldoen gericht selecteert. De resultaten van die processen vormden een aanvulling op het bureauonderzoek dat in het kader van de externe ondersteunende studie werd uitgevoerd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze evaluatie bouwt hoofdzakelijk voort op de gegevens die zijn verzameld tijdens de eerder genoemde ex-postevaluatie en geschiktheidscontrole van het zeevervoer uit 2018.

Bij de voorbereiding van dit voorstel was ook input nodig van deskundigen van de Commissie en het EMSA over de specifieke formulering van technische definities en een duidelijke juridische formulering.

- **Effectbeoordeling**

Tijdens de effectbeoordeling werden drie beleidsopties voor de herziening van de richtlijn onderzocht, op basis van de volgende leidende beginselen:

- 1) de behoefte om de richtlijn te actualiseren en af te stemmen op internationale instrumenten;
- 2) het potentieel om het specifieke probleem van de vissersvloot aan te pakken door te voorzien in een specifieke regeling voor havenstaatcontrole;
- 3) een doorgedreven digitalisering van de methoden voor havenstaatcontrole om beter voorbereide en gerichtere inspecties mogelijk te maken. De richtlijn moet het gebruik van elektronische wettelijke certificaten vergemakkelijken en stimuleren;
- 4) een efficiënte en geharmoniseerde aanpak van inspecties in het kader van de havenstaatcontrole, op basis van ervaringen met de uitvoering van de richtlijn en een doelgerichtere selectie van vaartuigen voor inspectie.

Optie A bevat een aantal wijzigingen die ervoor moeten zorgen dat de doelstelling om de maritieme veiligheid te verbeteren en verontreiniging te voorkomen, beter wordt verwezenlijkt. Deze optie is er voornamelijk op gericht de richtlijn in overeenstemming te brengen met de internationale rechtsinstrumenten. De meeste andere voorgestelde wijzigingen zijn niet-regelgevende maatregelen in de vorm van aanbevelingen, richtsnoeren en workshops van de Commissie en/of het EMSA.

Optie B zoekt een evenwicht tussen harmonisatie en flexibiliteit voor instanties voor havenstaatcontrole. Naast (maar buiten) de huidige richtlijn wordt een vrijwillig systeem voor havenstaatcontrole voorgesteld voor lidstaten die vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter willen inspecteren. Volgens het voorstel moet het EMSA ook richtsnoeren en opleidingen verstrekken en een databank opzetten om schepen gericht te selecteren voor inspectie en om verslag uit te brengen over inspecties. Het gebruik van elektronische certificaten wordt aangemoedigd door ze te koppelen aan het scheepsrisicoprofiel.

Optie C zou de administratieve last voor instanties voor havenstaatcontrole het meest doen stijgen, maar de inspecties ook zoveel mogelijk harmoniseren. De havenstaatcontrole van vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter zou volledig in de richtlijn worden opgenomen, met gevolgen voor de eigenaars/exploitanten van die vaartuigen en voor de instanties voor havenstaatcontrole van de lidstaten. De richtlijn zou het gebruik van elektronische certificaten verplicht stellen en papieren certificaten tegen 2035 geleidelijk afschaffen.

De effectbeoordeling is in juli 2022 ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing. De raad heeft een positief advies met voorbehoud uitgebracht. In het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit wetgevingsvoorstel wordt ingegaan op de opmerkingen van de Raad voor regelgevingstoetsing.

- Toepassing van het “one in, one out”-beginsel

Er zijn geen extra kosten (administratieve of aanpassingskosten) vastgesteld voor bedrijven of burgers.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging (Refit)**

Het initiatief is relevant voor het Refit-programma van de Commissie, omdat het tot doel heeft de wetgeving inzake maritieme veiligheid af te stemmen en te vereenvoudigen, het veiligheidsprofiel te verbeteren (met name in het vlootsegment van grotere vissersvaartuigen) en de autoriteiten van de lidstaten te helpen om aan hun inspectie- en rapportageverplichtingen te voldoen.

Daarnaast omvat de voorkeursoptie aspecten van vereenvoudiging, omdat ze de situaties en omstandigheden verduidelijkt waarin inspecties in het kader van de havenstaatcontrole kunnen worden overgeslagen wegens normale operationele redenen of overmacht. De harmonisatie en standaardisering zal in de hele EU waarschijnlijk verbeteren door EMSA-bijstand aan nationale instanties voor havenstaatcontrole, in de vorm van opleidingen over inspecties van buitenlandse vissersvaartuigen en het opzetten van een specifieke databank voor een gerichte selectie van vaartuigen voor inspectie en voor het opslaan en delen van de resultaten van de inspecties.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel verhoogt de netto contante kosten voor de begroting van de Unie met 6,479 miljoen EUR in de periode 2025-2050. De gevolgen van het voorstel voor de begroting worden nader beschreven in het financieel memorandum dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. De gevolgen van het voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Regelingen inzake monitoring, evaluatie en verslaglegging**

Er zijn passende monitoring- en rapportageregelingen vastgesteld. Het EMSA speelt een belangrijke rol in dat proces, aangezien het bevoegd is voor de ontwikkeling en werking van elektronische gegevenssystemen voor maritiem vervoer, met name de THETIS-databank voor gerichte inspecties en rapportage.

De uitvoering kan worden gecontroleerd door monitoring van de THETIS-databank door de Commissie en/of het EMSA, om na te gaan of schepen correct voor inspectie worden geselecteerd, of de inspecties correct worden uitgevoerd en of de inspectieverslagen in de databank worden ingevoerd. In het kader van de ondersteunende rol van het EMSA aan de Commissie²¹ legt het Agentschap ook cyclische inspectiebezoeken in de lidstaten af om ter plaatse de activiteiten te controleren. De lidstaten zullen over een kwaliteitsbeheersysteem moeten beschikken om te certificeren dat de organisatie, het beleid, de processen, de middelen en de documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens periodiek worden gecontroleerd. De lidstaten

²¹ Het EMSA legt die bezoeken af als onderdeel van zijn kerntaken krachtens artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid; daarom zullen er waarschijnlijk geen extra kosten gemaakt worden.

zullen de resultaten van de audits die door de geaccrediteerde instantie worden uitgevoerd, moeten meedelen aan de Commissie en het EMSA, zodat de nationale instanties voor havenstaatcontrole de certificering van hun kwaliteitsbeheersysteem kunnen behouden.

Aangezien de volledige cyclus van geplande EMSA-bezoeken vijf jaar zal duren²², wordt voorgesteld de richtlijn om de zeven jaar te evalueren.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Er zijn geen toelichtende stukken nodig omdat het voorstel tot doel heeft de bestaande regeling te vereenvoudigen en te verduidelijken.

- **Artikelsgewijze toelichting**

In overweging 11 worden alle EU-lidstaten die in aanmerking komen (Spanje, Griekenland, Frankrijk, Kroatië, Italië en Slovenië) aangemoedigd om lid te worden van het Memorandum van overeenstemming van het Middellandse Zeegebied inzake toezicht op schepen door de havenstaat om de kwaliteit en kwantiteit van in het Middellandse Zeegebied uitgevoerde havenstaatcontrole-inspecties te verbeteren.

Artikel 1 van het ontwerp van de wijzigingsrichtlijn is het belangrijkste onderdeel en bevat wijzigingen van talrijke bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG.

Doel, definities en toepassingsgebied

In punt 1 wordt artikel 2 gewijzigd en wordt het toepassingsgebied van de richtlijn gedeeltelijk uitgebreid om een aantal internationale verdragen onder de inspecties in het kader van de havenstaatcontrole te laten vallen. Het gaat om het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (BMW-verdrag) en het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, die beide van kracht zijn en door het Memorandum van overeenstemming van Parijs als relevante instrumenten zijn aangenomen.

In punt 2 wordt het toepassingsgebied zodanig gewijzigd dat vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter in het kader van de havenstaatcontrole kunnen worden geïnspecteerd door lidstaten die deze inspecties wensen uit te voeren.

Inspectieverplichting

In punt 3 worden wijzigingen aangebracht in de inspectieverplichting (het zogenaamde “fair share”) en in de manier waarop die wordt berekend en nageleefd door de lidstaten. Momenteel is de inspectieverplichting gebaseerd op een voortschrijdend gemiddelde over drie jaar van alle inspecties die in het gebied van het Memorandum van overeenstemming van Parijs worden uitgevoerd. Dat betekent dat als lidstaten aanzienlijk meer vaartuigen inspecteren dan in hun inspectieverplichting is voorzien, dat mettertijd de inspectieverplichting voor alle lidstaten cumulatief zal verhogen. Het EMSA heeft die stijging berekend op 1 à 2 % per jaar. De maatregel is bedoeld om die bijkomende en onnodige last voor de lidstaten aan te pakken.

²² Zoals bepaald in de EMSA-methodologie voor bezoeken aan lidstaten, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

De punten 4 en 5 brengen de richtlijn in overeenstemming met de wijzigingen in het Memorandum van overeenstemming van Parijs wat betreft de inspectieverplichting en staan meer flexibiliteit toe op het gebied van gemiste inspecties (wegens operationele redenen of overmacht).

Punt 6 wijzigt de richtlijn om meer flexibiliteit op het gebied van gemiste inspecties en de naleving van de inspectieverplichting mogelijk te maken.

Overmacht

In punt 7 wordt ingegaan op het gebrek aan flexibiliteit van de regeling inzake havenstaatcontrole in geval van crisis of onverwachte gebeurtenissen, zoals de COVID-19-pandemie. Er wordt een nieuw artikel 8 bis ingevoegd om de regeling veerkrachtiger te maken. De maatregel biedt de lidstaten meer flexibiliteit, omdat ze in geval van overmacht inspecties kunnen overslaan, op voorwaarde dat de gemiste inspectie wordt geregistreerd en de reden wordt gedocumenteerd.

Aanmelding vóór aankomst

De punten 8 en 10 brengen de richtlijn in overeenstemming met de wijzigingen in het Memorandum van overeenstemming van Parijs, waarbij de verplichting voor vaartuigen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie om zich 72 uur voor aankomst te melden, zoals bepaald in artikel 9 en bijlage III, wordt afgeschaft. Artikel 9 en bijlage III worden geschrapt. De punten 16 en 23 weerspiegelen de schrapping van artikel 9 en bijlage III.

Milieuparameters

In punt 9 worden de milieuparameters beschreven die in aanmerking zullen worden genomen bij de vaststelling van het scheepsrisicoprofiel dat wordt gebruikt om schepen te selecteren voor inspectie.

Uitgebreide inspecties

In punt 10 is bepaald dat uitgebreide inspecties vanwege de complexiteit moeten worden uitgevoerd door meer dan één ambtenaar van de havenstaatcontrole.

Weigering van toegang

De punten 12 en 13 wijzigen de richtlijn om ze in overeenstemming te brengen met de wijzigingen die door het Memorandum van overeenstemming van Parijs zijn aangenomen met betrekking tot de procedure voor de weigering van toegang (verbod) en de mogelijkheid om vaartuigen te weren die op de grijze of witte lijst van het memorandum staan (vlagblind verbod), alsook bepalingen met betrekking tot ontlopen aanhoudingen of voor het geval een aangehouden vaartuig zich niet naar een overeengekomen reparatiewerf begeeft.

Opleiding door het EMSA

In punt 14 worden de mogelijkheden voor het EMSA uiteengezet om de EU-lidstaten opleidingen te geven teneinde hun verantwoordelijkheden uit hoofde van de richtlijn beter te kunnen vervullen, gezien de uitbreiding van het toepassingsgebied van de havenstaatcontrole en gezien de verbeterde omvang en het type van de opleiding.

Op basis daarvan zal het EMSA, samen met de lidstaten en het Memorandum van overeenstemming van Parijs, een nieuw programma voor beroepsontwikkeling en opleiding voor inspecteurs opstellen dat bestaat uit een i) competentie-syllabus en ii) een programma voor beroepsontwikkeling. Zodra die aspecten zijn ingevoerd, moet het Agentschap nieuwe behoeften vaststellen en nieuwe opleidingen aanbieden om de curricula, de syllabi en de inhoud van het programma voor beroepsontwikkeling en opleiding voor inspecteurs te wijzigen, met name wat betreft nieuwe technologieën en de extra verplichtingen die voortvloeien uit nieuwe IMO-verdragen.

Databank, informatie-uitwisseling en elektronische certificaten

Punt 15 wijzigt de richtlijn teneinde de termijn binnen welke het schip zijn aankomst- en vertrek melding in SafeSeaNet moet meedelen, te verduidelijken en vast te stellen. Artikel 24, lid 2, van de richtlijn verplicht de lidstaten te garanderen dat die informatie “binnen een redelijke termijn bezorgd wordt aan de inspectiedatabank”. In de richtlijn zal de betekenis van “redelijke termijn” worden opgenomen, zodat de werkelijke aankomst- en vertrektijden binnen drie uur worden gemeld. Er wordt ook bepaald dat alle inspectierapporten in het kader van de havenstaatcontrole moeten worden gevalideerd door een andere persoon (een andere inspecteur van de havenstaatcontrole of een supervisor) dan de inspecteur die de inspectie heeft uitgevoerd, voordat het inspectierapport naar de databank wordt doorgestuurd.

Punt 16 wijzigt de richtlijn teneinde een nieuw artikel toe te voegen waarin het gebruik van elektronische certificaten wordt geregeld en aangemoedigd. Die certificaten zouden gebaseerd worden op een gemeenschappelijk model en gebruikmaken van een gemeenschappelijk valideringsinstrument en register op EU-niveau, waarbij het gebruik van elektronische certificaten zou worden gekoppeld aan het scheepsrisicoprofiel. De maatregel zal de afgifte van elektronische certificaten door vlaggenstaten of erkende organisaties die namens hen optreden (waarbij ze verder mogen worden gebruikt voor havenstaatcontrole) aanmoedigen door het gebruik van e-certificaten te belonen met punten (toevoeging van een parameter aan het scheepsrisicoprofiel) zodat die schepen worden beschouwd als vaartuigen met een laag risico en dus minder worden geselecteerd voor inspecties in het kader van havenstaatcontrole.

Kwaliteitsbeheersysteem

Punt 18 wijzigt de richtlijn teneinde de lidstaten te verplichten een kwaliteitsbeheersysteem op te zetten en toe te passen voor de havenstaatcontrole-activiteiten van hun maritieme instantie. Daardoor moeten die instanties gelijke tred kunnen houden met de toenemende complexiteit van en voorschriften voor inspecties in het kader van de havenstaatcontrole, zodat de kwaliteit beter kan worden gecontroleerd en problemen zoals de toewijzing van middelen kunnen worden gesignaleerd. Dit zal van toepassing zijn op alle havenstaten die nog niet beschikken over een extern gecertificeerd kwaliteitsbeheersysteem voor hun activiteiten in het kader van havenstaatcontrole.

Gedelegeerde handelingen

In punt 19 is bepaald dat de Commissie bevoegd is om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in artikel 2, punt 1, bedoelde lijst van verdragen bij te werken als die verdragen door het Memorandum van overeenstemming van Parijs als relevant instrument zijn vastgesteld, en teneinde bijlage VI te wijzigen om de door het memorandum vastgestelde lijst van procedures en richtsnoeren met betrekking tot havenstaatcontrole aan te vullen en/of bij te werken.

Wijzigingsbevoegdheden

In punt 20 is bepaald dat elke actualisering van de in artikel 2, punt 1, vermelde IMO-instrumenten onderworpen is aan de standaardvrijwaringsclausule. Dat betekent dat bij wijzigingen op internationaal niveau de normen in het EU-instrument ten minste op het heersende niveau worden gehandhaafd.

Uitvoeringsbepalingen

In punt 21 is bepaald dat de Commissie bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen specifiek rekening houdt met de rol en de deskundigheid van het Memorandum van overeenstemming van Parijs en dat in die handelingen rekening wordt gehouden met de deskundigheid en ervaring die is opgedaan met het inspectiesysteem in de Unie.

Evaluatie van de uitvoering

In punt 22 is bepaald dat de Commissie tien jaar na de vaststelling van de gewijzigde richtlijn de uitvoering ervan zal evalueren. Daarbij wordt rekening gehouden met de tijd die nodig is voor de omzetting en met het feit dat een cyclus van EMSA-bezoeken aan de lidstaten doorgaans minstens vijf jaar duurt.

Scheepsrisicoprofiel – Certificaten en documenten

De punten 23 en 24 wijzigen de bijlagen I en II betreffende het scheepsrisicoprofiel. Het scheepsrisicoprofiel wordt gewijzigd teneinde rekening te houden met wijzigingen die in beginsel reeds door het Memorandum van overeenstemming van Parijs zijn overeengekomen. Het gaat onder meer om i) de wegingspunten voor bepaalde scheepstypen en ii) het IMO-auditprogramma, dat niet langer een vrijwillig systeem is maar wordt vervangen door een wegingsfactor om rekening te houden met het feit of de vlaggenstaat al dan niet de internationale verdragen heeft geratificeerd.

Ook het scheepsrisicoprofiel van vracht- en passagiersschepen van meer dan 5 000 brutoton, die als meest vervuilend worden beschouwd, wordt gewijzigd; in het profiel zal rekening worden gehouden met de IMO-koolstofindex van het schip. Voor alle schepen die voor havenstaatcontrole in aanmerking komen, wordt de wegingsfactor zodanig aangepast dat meer belang wordt gehecht aan de milieugerelateerde tekortkomingen (Marpol, Verdrag inzake ballastwaterbeheer en het Internationaal Verdrag inzake de beheersing van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen) die voor dat schip zijn opgetekend tijdens eerdere havenstaatcontrole-inspecties in het gebied van het Memorandum van overeenstemming van Parijs. De geregistreerde tekortkomingen en aanhoudingen houden uitsluitend verband met de internationale verdragen (de zogenaamde relevante instrumenten), zodat het herziene scheepsrisicoprofiel van toepassing zal zijn in de hele gebied van het Memorandum van overeenstemming van Parijs en niet alleen in de EU-lidstaten. Er zal ook een parameter worden toegevoegd om de vlaggenstaten van vaartuigen die in aanmerking komen voor havenstaatcontrole, aan te moedigen om elektronische certificaten te gebruiken.

Certificaten

Punt 26 actualiseert de lijsten van wettelijk voorgeschreven certificaten en andere documenten in bijlage IV die tijdens inspecties moeten worden gecontroleerd overeenkomstig de eerder door het Memorandum van overeenstemming van Parijs overeengekomen IMO-voorschriften.

Inspectieprocedures en -richtsnoeren

Om een geactualiseerd en geharmoniseerd systeem voor havenstaatcontrole in de hele Unie mogelijk te maken, wordt in punt 26 bijlage VI aangepast aan de inspectierichtsnoeren en -instructies van het Memorandum van overeenstemming van Parijs, in de versie die van kracht is.

Weigering van toegang

Punt 28 actualiseert bijlage VIII betreffende de in artikel 16 vermelde procedures voor het weigeren van toegang (verbod) teneinde die in overeenstemming te brengen met de reeds door het Memorandum van overeenstemming van Parijs overeengekomen wijzigingen.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁵ bevat regels voor het systeem voor inspecties in het kader van de havenstaatcontrole, waarbij in aanmerking komende schepen die havens in de Unie aandoen, worden geïnspecteerd om na te gaan of de bekwaamheid van de bemanning aan boord en de staat en de uitrusting van het schip voldoen aan de eisen van de internationale verdragen betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu.
- (2) Richtlijn 2009/16/EG is gebaseerd op de reeds bestaande vrijwillige intergouvernementele structuur van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat (Memorandum van overeenstemming van Parijs) en op de begrippen lastenverdeling voor inspecties, risicogebaseerde selectie van schepen voor inspectie, geharmoniseerde inspecties en het delen van inspectieresultaten.
- (3) Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2009/16/EG hebben zich veranderingen voorgedaan in de internationale regelgeving (met name het Memorandum van overeenstemming van Parijs en de Internationale Maritieme Organisatie) en in de technologische ontwikkelingen. Die veranderingen en de ervaring die is opgedaan bij de uitvoering van Richtlijn 2009/16/EG, moeten in aanmerking worden genomen.
- (4) Sinds 2011 zijn een aantal internationale verdragen in werking getreden en door de lidstaten geratificeerd. Het gaat om het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (BMW-verdrag) en het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken. Ze moeten worden opgenomen in de lijst van

²³ PB C van , blz. .

²⁴ PB C van , blz. .

²⁵ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

verdragen die onder Richtlijn 2009/16/EG vallen, zodat ze kunnen worden gehandhaafd als onderdeel van het systeem voor havenstaatcontrole.

- (5) Om een geactualiseerd en geharmoniseerd systeem voor havenstaatcontrole mogelijk te maken, moet de lijst van internationale verdragen die door de havenstaatcontrole worden gehandhaafd, sneller kunnen worden bijgewerkt zonder de hele richtlijn te wijzigen. Zodra een internationaal verdrag in werking is getreden, wat betekent dat het een overeengekomen niveau van ratificatie heeft bereikt, en nadat het door de leden van het Memorandum van overeenstemming van Parijs als relevant instrument is aangenomen, moet de lijst van verdragen in de richtlijn door de Commissie worden bijgewerkt.
- (6) Vanwege hun geringe grootte zijn de meeste vissersvaartuigen in de EU actief in territoriale wateren en worden ze gewoonlijk niet in buitenlandse havens geïnspecteerd. Dat betekent dat doorgaans alleen grotere vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter, die ook het meest onder internationale verdragen vallen, in internationale wateren varen en andere havens aandoen dan die in het land waar ze geregistreerd zijn, en dus onder de havenstaatcontrole vallen. Omdat de meeste internationale verdragen die op grotere vissersvaartuigen van toepassing zijn, verschillen van de verdragen die momenteel via havenstaatcontrole worden gehandhaafd en om ongewenste overloopeffecten op het huidige systeem van havenstaatcontrole te voorkomen, wordt een parallel systeem van havenstaatcontrole voor vissersvaartuigen voorgesteld.
- (7) Vanwege de visserijpatronen doen die grotere vissersvaartuigen echter niet alle EU-lidstaten aan. Daarom wordt voor EU-lidstaten die deze inspecties wensen uit te voeren, een vrijwillig systeem voorgesteld dat losstaat van de huidige regeling voor havenstaatcontrole, om flexibiliteit mogelijk te maken. Het systeem voor havenstaatcontrole van vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter kan derhalve op organische wijze worden ontwikkeld door de lidstaten, het Memorandum van overeenstemming van Parijs en de Commissie.
- (8) Het “fair share”-mechanisme zorgt voor een verdeling van de inspectielast over de lidstaten van het Memorandum van overeenstemming van Parijs. Aan elke lidstaat wordt jaarlijks een bepaald aantal inspecties toegewezen: zijn inspectieverplichting of “billijk aandeel”. Of een schip in aanmerking komt voor inspectie, wordt in de eerste plaats bepaald door de tijd die sinds de laatste inspectie is verstreken. Schepen met prioriteit II kunnen mogelijks geïnspecteerd worden, terwijl schepen met prioriteit I moeten worden geïnspecteerd.
- (9) Lidstaten mogen een aantal “prioritaire” inspecties overslaan en kunnen toch nog aan hun inspectieverplichting voldoen. In sommige lidstaten kan het aantal schepen dat in een bepaald jaar de havens aandoet, echter hoger of lager liggen dan de toegewezen inspectieverplichting. Een alternatieve methode voor de naleving van de “fair share”-verplichting door die (overbelaste of onderbelaste) lidstaten werd niet flexibel genoeg bevonden; de desbetreffende bepalingen moeten daarom in overeenstemming worden gebracht met de herziene bepalingen van het Memorandum van overeenstemming van Parijs.
- (10) In bepaalde omstandigheden mogen de lidstaten inspecties van schepen ook uitstellen, mits het vaartuig in de volgende aanloophaven of binnen 15 dagen wordt geïnspecteerd en die mogelijkheid wordt gewijzigd zodat alle lidstaten ze kunnen benutten. Bepaalde categorieën vaartuigen die geacht worden een hoger risico te vormen en daarom in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie, moeten 72 uur vóór aankomst de geschatte aankomsttijd in een haven melden. Na enkele jaren werd echter geconcludeerd dat die verplichting te belastend was voor de exploitanten en geen toegevoegde waarde had, omdat de nationale autoriteiten al over de vereiste informatie beschikken via de THETIS-databank. Daarom is die verplichting tot

voorafgaande aanmelding afgeschaft in het Memorandum van overeenstemming van Parijs, en moet Richtlijn 2009/16/EG dienovereenkomstig worden aangepast.

- (11) De voorbije tien jaar is het veiligheidsprofiel van schepen die EU-havens aandoen aanzienlijk verbeterd, ondanks de toename van het aantal schepen dat EU-havens aandoet voor onder meer het vervoer van goederen over korte afstand tussen de voornaamste havens in de EU en havens in geografisch Europa of in niet-Europese landen aan de Middellandse Zee en de Zwarte Zee. Inspecties in het kader van de havenstaatcontrole worden steeds vaker benut om de milieuwetgeving te handhaven, bijvoorbeeld met betrekking tot zwavelemissies of de veilige en milieuvriendelijke sloop van schepen. Het “Fit for 55”-pakket heeft tot doel de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU tegen 2030 met 55 % te verminderen en de weg vrij te maken voor klimaatneutraliteit in 2050; het zeevervoer wordt geacht zijn steentje bij te dragen. Het scheepsrisicoprofiel is echter opgesteld vóór 2009 en had andere prioriteiten. Het is niet echt geschikt om bij inspecties voorrang te geven aan vaartuigen die het minst milieuvriendelijk zijn.
- (12) Het scheepsrisicoprofiel moet dus geactualiseerd worden om rekening te kunnen houden met milieukwesties en meer belang te hechten aan de milieuprestaties, waaronder de operationele koolstofintensiteit van te inspecteren schepen en de milieugerelateerde tekortkomingen en aanhoudingen.
- (13) Digitalisering is een essentieel aspect van de technologische vooruitgang op het gebied van gegevensverzameling en -overdracht en heeft tot doel kosten te helpen verlagen en efficiënt gebruik te maken van personele middelen. Het aantal schepen dat momenteel over een elektronisch certificaat beschikt, neemt toe en zal naar verwachting blijven groeien. De havenstaatcontrole moet dus effectiever worden door meer elektronische certificaten te gebruiken en scheepsinspecties beter voor te bereiden. Elektronische certificaten moeten in het scheepsrisicoprofiel worden opgenomen om de invoering en het gebruik ervan te stimuleren.
- (14) De havenstaatcontrole is complexer geworden door de toevoeging van nieuwe inspectievoorschriften, hetzij via het EU-recht, hetzij via de Internationale Maritieme Organisatie. De ambtenaren voor havenstaatcontrole moeten dus worden bij- en omgeschoold en hun opleiding moet permanent worden ontwikkeld.
- (15) De vlaggenstaatinstanties van de Unie moeten overeenkomstig Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁶ beschikken over een kwaliteitsbeheersysteem om de lidstaten te helpen hun prestaties als vlaggenstaten verder te verbeteren en om een gelijk speelveld tussen de instanties te waarborgen. Een soortgelijke eis voor havenstaatcontrole moet de lidstaten in staat stellen om te certificeren dat hun organisatie, beleid, processen, middelen en documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken, en om systeemproblemen, zoals problemen met de toewijzing van middelen of personeel, in kaart te brengen voordat ze escaleren.
- (16) Teneinde een geactualiseerde toepassing van de bepalingen van deze richtlijn mogelijk te maken zodat de lidstaten hun verplichtingen uit hoofde van het internationaal recht in overeenstemming met de richtlijn kunnen nakomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van de verdragen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/16/EG vallen en de wijziging van de in het Memorandum van overeenstemming van Parijs vastgestelde lijst van procedures

²⁶ Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132).

en richtsnoeren inzake havenstaatcontrole. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²⁷. Met name om gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (17) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG met betrekking tot de lijst van verdragen die onder het toepassingsgebied ervan vallen, de vrijwillige havenstaatcontroleregeling voor vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 24 meter, de voorwaarden voor de toepassing van bijlage VII inzake uitgebreide inspectie, de uniforme reeks veiligheids- en beveiligingsrichtsnoeren en -procedures, alsmede de vereisten voor elektronische certificaten, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.
- (18) Om de kwaliteit van de havenstaatcontrole-inspecties in mariene gebieden dicht bij de EU te verbeteren, worden alle in aanmerking komende lidstaten aangemoedigd zich aan te sluiten bij het Memorandum van overeenstemming van het Middellandse Zeegebied inzake toezicht op schepen door de havenstaat.
- (19) Gezien de cyclus van inspectiebezoeken van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) aan de lidstaten om de uitvoering van Richtlijn 2009/16/EG te monitoren, moet de Commissie de uitvoering van de richtlijn uiterlijk [tien jaar na de in artikel XX vermelde datum van inwerkingtreding] evalueren en daarover verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten samenwerken met de Commissie om alle voor die evaluatie vereiste informatie te verzamelen.
- (20) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn door het internationale karakter van de zeevaart niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de netwerkeffecten van de gezamenlijk optredende lidstaten beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (21) Richtlijn 2009/16/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

²⁷ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

²⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG

Richtlijn 2009/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - (a) aan punt 1 worden de volgende punten l) en m) toegevoegd:
 - “l) Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (BMW-verdrag);
 - m) Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Verdrag van Nairobi).”;
 - (b) punt 3 wordt geschrapt;
- (2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:
 - (a) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Deze richtlijn is niet van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte over alles van minder dan 24 meter, oorlogsschepen, marinehulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet-commerciële pleziervaartuigen.”;
 - (b) het volgende lid 4 bis wordt toegevoegd:

“4 bis. De lidstaten mogen vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 24 meter aan inspecties in het kader van havenstaatcontrole onderwerpen. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van de modaliteiten van een dergelijke specifieke regeling voor havenstaatcontrole voor vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 24 meter. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;
- (3) In artikel 5 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:

“2 bis. Inspecties van schepen van prioriteitsklasse II die door de lidstaten worden uitgevoerd als hun jaarlijkse inspectieverplichting met meer dan 150 % is overschreden, worden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de jaarlijkse inspectieverbintenis van de lidstaten die partij zijn bij het Memorandum van overeenstemming van Parijs.”;
- (4) Artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Nadere regelingen voor de naleving van de inspectieverplichting

Een lidstaat die nalaat de in artikel 5, lid 2, punt a), voorgeschreven inspecties uit te voeren, voldoet aan zijn verplichting overeenkomstig die bepaling als de gemiste inspecties niet meer bedragen dan 10 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die zijn havens en ankerplaatsen aandoen, ongeacht hun risicoprofiel.

Niettegenstaande het in de eerste alinea vermelde percentage gemiste inspecties, zijn de lidstaten verplicht voorrang te geven aan inspecties van schepen die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Unie aandoen.

Niettegenstaande het in de eerste alinea vermelde percentage gemiste inspecties, zijn de lidstaten verplicht voor schepen van prioriteitsklasse I die ankerplaatsen aandoen, voorrang te geven aan inspecties van schepen met een hoog risicoprofiel die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Unie aandoen.”;

(5) Artikel 7, lid 2, wordt vervangen door:

“2. Als het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II die een haven in een lidstaat aandoen, kleiner is dan 150 % van het inspectieaandeel van die lidstaat als vermeld in artikel 5, lid 2, punt b), wordt die lidstaat verondersteld zijn jaarlijkse inspectieverplichting na te komen als hij twee derde inspecteert van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II die zijn havens en ankerplaatsen aandoen.”;

(6) In artikel 8 worden de leden 1 en 2 vervangen door:

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

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

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

- (a) indien het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een risico oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning of de haven, of voor het mariene milieu, of
- (b) indien het schip de haven uitsluitend 's nachts aandoet (zoals bepaald in artikel 2, lid 10). De lidstaten nemen in dat geval de nodige maatregelen om te waarborgen dat schepen die regelmatig 's nachts een haven aandoen, eventueel kunnen worden geïnspecteerd.”;

(7) Het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 8 bis

Overmacht

Het niet uitvoeren van een inspectie wegens overmacht wordt niet als een gemiste inspectie beschouwd, op voorwaarde dat de gemiste inspectie en de redenen voor het niet uitvoeren worden gedocumenteerd en geregistreerd in de inspectiedatabank.”;

- (8) Artikel 9 wordt geschrapt;
- (9) Aan artikel 10, lid 2, wordt het volgende toegevoegd:

“c) Milieuparameters

De milieuparameters worden gebaseerd op de koolstofindex van het schip en het aantal tekortkomingen met betrekking tot het Marpol-verdrag, het AFS-verdrag, het BWM-verdrag, het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992, het Bunkerolieverdrag en het Verdrag van Nairobi, overeenkomstig bijlage I, deel I.3, en bijlage II.”;

- (10) Artikel 14, lid 4, wordt vervangen door:

“4. Een uitgebreide inspectie wordt uitgevoerd door ten minste twee ambtenaren van de havenstaatcontrole. De reikwijdte van een uitgebreide inspectie, met inbegrip van de te inspecteren risicogebieden, wordt omschreven in bijlage VII. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde maatregelen vast om uniforme voorwaarden voor de toepassing van bijlage VII te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

- (11) Artikel 14 bis, lid 4, wordt vervangen door:

“4. Artikel 11, punt a), en artikel 14 zijn niet van toepassing op roropassagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op een geregelde dienst die overeenkomstig dit artikel worden geïnspecteerd.”;

- (12) Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Een lidstaat weigert de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen aan elk schip dat:

- vaart onder de vlag van een staat die is opgenomen in de lijst van zwak presterende landen, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van overeenstemming van Parijs op basis van de in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van overeenstemming van Parijs heeft ondertekend, of
- vaart onder de vlag van een staat die is opgenomen in de lijst van sterk of middelmatig presterende landen, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van overeenstemming van Parijs op basis van de in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van overeenstemming van Parijs heeft ondertekend.

De eerste alinea van dit artikel is niet van toepassing op de in artikel 21, lid 6, genoemde situaties.

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

- (b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Een daaropvolgende aanhouding in een haven of ankerplaats in de Unie leidt tot een weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Unie. Dat derde besluit tot weigering van toegang kan uitsluitend worden ingetrokken nadat een periode van 24 maanden sinds de uitvaardiging van de weigering is verstreken, en indien:

- a) de wettelijk voorgeschreven certificaten en de classificatiecertificaten van het schip zijn afgegeven door een of meer krachtens Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad²⁹ erkende organisaties;
- b) het schip wordt geëxploiteerd door een maatschappij die goed presteert overeenkomstig bijlage I, deel I.1, en
- aan de voorwaarden van bijlage VIII, punten 3 tot en met 9, is voldaan.

Elk schip dat 24 maanden na de uitvaardiging van de weigering niet aan de in dit lid neergelegde criteria voldoet, wordt permanent de toegang tot de havens en ankerplaatsen in de Unie geweigerd.”;

(c) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Elke daaropvolgende aanhouding in een haven of ankerplaats in de Unie volgend op de derde weigering van toegang van een vaartuig dat de vlag voert van een staat die is opgenomen in de lijst van middelmatig of zwak presterende landen, zoals gepubliceerd in het jaarverslag van het Memorandum van overeenstemming van Parijs, leidt tot een permanente weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Unie.”;

(d) het volgende lid 4 bis wordt ingevoegd:

“4 bis. Als een schip dat onder de vlag vaart van een staat die is opgenomen in de lijst van sterk presterende landen, na de derde of een daaropvolgende weigering van toegang wordt aangehouden in een haven of ankerplaats en, op het tijdstip van de eerste daaropvolgende interactie tussen schip en haven in een EU-haven, het wettelijk voorgeschreven certificaat en het classificatiecertificaat van het schip worden afgegeven door een of meer krachtens Verordening (EG) nr. 391/2009 erkende organisaties, en het bewijs wordt geleverd dat het classificatiebureau een bezoek aan boord heeft gebracht voordat die certificaten zijn afgegeven, wordt het schip gedurende 24 maanden de toegang tot een haven of ankerplaats geweigerd.

Als op het tijdstip van de eerste interactie tussen schip en haven het wettelijk voorgeschreven certificaat of het classificatiecertificaat niet zijn afgegeven door een of meer krachtens Verordening (EG) nr. 391/2009 erkende organisaties, wordt het schip permanent de toegang tot alle havens en ankerplaatsen geweigerd.”;

(13) Artikel 21, lid 4, wordt vervangen door:

“4. De lidstaten nemen maatregelen om te waarborgen dat de toegang tot alle havens of ankerplaatsen in de Unie wordt geweigerd aan schepen als bedoeld in lid 1:

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

²⁹ Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11).

De weigering van toegang wordt opgeheven nadat een termijn van 12 maanden is verstreken. Het bevel tot weigering van toegang geldt vanaf de datum waarop het is uitgevaardigd.

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

(14) Artikel 22, lid 7, wordt vervangen door:

“7. In samenwerking met de lidstaten en rekening houdend met de deskundigheid en de ervaring die in de Unie en in het kader van het Memorandum van overeenstemming van Parijs zijn opgedaan, ontwikkelt de Commissie een programma voor beroepsontwikkeling en opleiding van inspecteurs van de havenstaatcontrole. In dat opleidingsprogramma wordt rekening gehouden met het verruimde toepassingsgebied van de havenstaatcontrole en met de verbeterde omvang en vorm van de opleiding.

In samenwerking met de lidstaten moet de Commissie permanent nieuwe behoeften vaststellen en opleidingen aanbieden om de curricula, de syllabi en de inhoud van het programma voor beroepsontwikkeling en opleiding voor inspecteurs aan te passen, met name wat betreft nieuwe technologieën en de extra verplichtingen die voortvloeien uit de desbetreffende instrumenten.”;

(15) Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt vervangen door:

“2. De lidstaten nemen de gepaste maatregelen om te verzekeren dat de informatie over de werkelijke aankomsttijd en de werkelijke vertrektijd van elk schip dat hun havens en ankerplaatsen aandoet, alsook de identificatiecode van de betrokken haven binnen drie uur na het vertrek worden ingevoerd in de inspectiedatabank via “SafeSeaNet”, het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie, als omschreven in artikel 3, punt s), van Richtlijn 2002/59/EG. Zodra ze die informatie via SafeSeaNet naar de inspectiedatabank hebben doorgestuurd, worden de lidstaten vrijgesteld van de aanlevering van gegevens overeenkomstig bijlage XIV, punten 1.2 en 2, a) en b), bij die richtlijn.”;

(b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De lidstaten waarborgen dat de gegevens in verband met inspecties die overeenkomstig deze richtlijn worden uitgevoerd, worden doorgestuurd naar de inspectiedatabank zodra het inspectierapport is voltooid of de aanhouding is opgeheven.

De lidstaten waarborgen dat de gegevens die zijn doorgestuurd naar de inspectiedatabank binnen 72 uur worden gevalideerd met het oog op de publicatie ervan. Het inspectierapport wordt voordat het naar de databank wordt doorgestuurd, gevalideerd door een inspecteur van de havenstaatcontrole die geen deel uitmaakte van het team dat de inspectie heeft uitgevoerd.”;

(16) Het volgende artikel 24 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 24 bis

Elektronische certificaten

1. De Commissie neemt in nauwe samenwerking met de lidstaten uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van de functionele en technische specificaties voor een geharmoniseerde meldingsinterface, een valideringsinstrument en een centraal register of centrale databank voor de elektronische versie van de in bijlage IV opgenomen en in artikel 13, lid 1, genoemde certificaten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

2. De lidstaten kunnen de geharmoniseerde meldingsinterface, het valideringsinstrument en het centrale register of de centrale databank voor de elektronische versie van de certificaten gebruiken om de overgang van hun scheepsregisters naar elektronische certificaten te vergemakkelijken.

3. Als schepen de vlag voeren van een staat die dergelijke elektronische certificaten afgeeft, moet dat worden opgenomen in hun scheepsrisicoprofiel zoals beschreven in de bijlagen I en II.

4. De lidstaat is verantwoordelijk voor de indiening van gegevenselementen overeenkomstig de toepasselijke wettelijke en technische voorschriften. De lidstaat blijft verantwoordelijk voor de gegevens en de geldigheid van de informatie en de certificaten, en voor het bijwerken van informatie die na indiening in de centrale databank is gewijzigd.”;

(17) Artikel 25 wordt vervangen door:

“Artikel 25

Informatie-uitwisseling en samenwerking

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

- (a) informatie over schepen die geen gegevens hebben verstrekt overeenkomstig de eisen van deze richtlijn, Richtlijn 2002/59/EG en Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad³⁰, alsmede, indien van toepassing, Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
 - (b) informatie over schepen die uitgevaren zijn zonder te hebben voldaan aan artikel 7 van Richtlijn (EU) 2019/883 inzake havenontvangstvoorzielingen;
 - (c) informatie over schepen die om beveiligingsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht de haven te verlaten;
- informatie over klaarblijkelijke anomalieën overeenkomstig artikel 23.”;

(18) Artikel 30 wordt vervangen door:

“Artikel 30

Toezicht op de naleving en toepassing door de lidstaten

³⁰ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzielingen voor de afvalafgifte van schepen (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116).

Met het oog op een doelmatige toepassing van deze richtlijn en ter wille van het toezicht op het algemene functioneren van de havenstaatcontrole in de Unie overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1406/2002 verzamelt de Commissie de nodige informatie en verricht zij bezoeken ter plaatse in de lidstaten.

Elke lidstaat ontwikkelt, implementeert en onderhoudt een systeem voor het kwaliteitsbeheer van de operationele delen van de vlaggenstaatgerelateerde activiteiten van zijn administratie. Dat kwaliteitsbeheerssysteem wordt gecertificeerd overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.”;

- (19) Artikel 30 bis wordt vervangen door:

“Artikel 30 bis

Gedelegeerde handelingen

De Commissie wordt overeenkomstig artikel 30 ter gemachtigd gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in artikel 2, punt 1, bedoelde lijst van verdragen bij te werken zodra die verdragen door het Memorandum van overeenstemming van Parijs als relevant instrument zijn vastgesteld, en teneinde bijlage VI te wijzigen om de bij het Memorandum van overeenstemming van Parijs vastgestelde lijst van procedures en richtsnoeren met betrekking tot havenstaatcontrole in die bijlage aan te vullen en/of bij te werken.”;

- (20) In artikel 31 wordt het volgende ingevoegd:

“3. Wijzigingen van de in artikel 2, punt 1, genoemde relevante instrumenten kunnen van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.”;

- (21) Artikel 33 wordt vervangen door:

“Artikel 33

Uitvoeringsbepalingen

Bij de vaststelling van de in artikel 2, lid 2, artikel 3, lid 4 bis, artikel 10, leden 3 en 4, artikel 14, lid 4, artikel 15, lid 3, artikel 18 bis, lid 7, artikel 23, lid 5, artikel 24 bis, lid 6, en artikel 27 bedoelde uitvoeringsvoorschriften overeenkomstig de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedures ziet de Commissie er in het bijzonder op toe dat in die voorschriften rekening wordt gehouden met de expertise en ervaringen die zijn opgedaan met het inspectiesysteem in de Unie en met de expertise van het Memorandum van overeenstemming van Parijs.”;

- (22) Artikel 35 wordt vervangen door:

“Artikel 35

Evaluatie van de uitvoering

De Commissie dient uiterlijk *[PB: gelieve de datum in te voegen: tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en naleving van deze richtlijn.”.

- (23) Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze richtlijn.

- (24) Bijlage II wordt vervangen door bijlage II bij deze richtlijn.
- (25) Bijlage III wordt geschrapt.
- (26) Bijlage IV wordt vervangen door bijlage III bij deze richtlijn.
- (27) Bijlage V wordt vervangen door bijlage IV bij deze richtlijn.
- (28) Bijlage VIII wordt vervangen door bijlage V bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk [*PB: gelieve de datum in te voegen: een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn*] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan 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 mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIËEL MEMORANDUM “AGENTSCHAPPEN”

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Mobiliteit en vervoer – Maritieme veiligheid

1.3. Het voorstel betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie³¹
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging van een of meer acties tot een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstelling van de wijziging van Richtlijn 2009/16/EG is het handhaven van een gelijk speelveld en het voorkomen van marktverstoringen, het waarborgen van een hoog niveau van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging van de zee. De herziening draagt ook bij tot duurzameontwikkelingsdoelstellingen 3 (“Verzeker een goede gezondheid en promoot welzijn voor alle leeftijden”) en 14 (“Behoud en maak duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen”).

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van de herziening zijn:
de EU-wetgeving in overeenstemming brengen met nieuwe internationale regels en procedures op het niveau van de IMO, de IAO of het Memorandum van overeenstemming van Parijs;
vissersvaartuigen en hun bemanning en het milieu beschermen;
een algemener gebruik van digitale oplossingen garanderen;
een efficiënte en geharmoniseerde aanpak van inspecties in het kader van de havenstaatcontrole waarborgen.

³¹ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

Het voorstel zal naar verwachting een geharmoniseerd en hoog veiligheidsniveau van de havenstaatcontrole in de hele Unie waarborgen en een gedigitaliseerd systeem invoeren dat de inspecties efficiënter maakt door betere afstemming op het scheepsrisicoprofiel, een betere voorbereiding en een vlottere en snellere uitwisseling van informatie. Waarschijnlijk zullen ook milieuaspecten van havenstaatcontrole belangrijker worden.

Het voorstel zal naar verwachting ook zorgen voor een betere bescherming van vissersvaartuigen en hun bemanning door het aantal doden en gewonden te doen afnemen, en van het milieu door het verlies van bunkerbrandstof op zee te beperken.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 1 zal worden bepaald op basis van de horizontale analyse van het EMSA en besprekingen tijdens workshops.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 2 zal worden bepaald op basis van het aantal inspecties van grotere vissersvaartuigen (meer dan 24 meter), de in de THETIS-databank voor de gerichte selectie van en de rapportage over inspecties ingediende rapporten en het aantal tekortkomingen en/of aanhoudingen dat is geregistreerd bij dergelijke vaartuigen die EU-havens aandoen.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 3 zal worden bepaald aan de hand van de informatie die in THETIS wordt ingevoerd, het aantal elektronische certificaten dat door de vlaggenstaten in het valideringsinstrument en het centrale register van het EMSA wordt geüpload en het aantal inspecties waarbij elektronische certificaten worden gebruikt.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 4 zal worden bepaald op basis van de resultaten van de jaarlijkse audits van het kwaliteitsbeheersysteem die aan de Commissie zullen worden meegedeeld, het aantal inspecties dat door meer dan één inspecteur wordt uitgevoerd, het aantal inspectierapporten dat wordt gevalideerd door iemand anders dan de inspecteur die de inspectie uitvoert en het aantal inbreukprocedures in de komende jaren.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Het EMSA moet opleidingen voor ambtenaren van de havenstaatcontrole organiseren over grote vissersvaartuigen, met bijzondere aandacht voor de relevante EU-richtsnoeren, en de bijbehorende cursussen opstellen. Het EMSA moet ook een THETIS-module voor vissersvaartuigen en een gemeenschappelijk curriculum voor havenstaatcontrole van vissersvaartuigen ontwikkelen waarin alle relevante instructies en richtsnoeren zijn opgenomen.

Het EMSA moet opleidingen voor ambtenaren van de havenstaatcontrole organiseren over het gebruik van elektronische wettelijk voorgeschreven certificaten en moet een valideringsinstrument en een register ontwikkelen.

Het EMSA moet betere opleidingsinstrumenten en meer capaciteit voor ambtenaren van de havenstaatcontrole ontwikkelen op het gebied van nieuwe technologieën, onder meer over hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, die bijzonder relevant zijn met het oog op het “Fit for 55”-pakket, en over automatisering, door de online opleidingsinstrumenten van het EMSA te verbeteren en deskundigen aan te werven.

Tegen 2025 zullen 2 vte's nodig zijn om de taken van het EMSA bij de ontwikkeling van de instrumenten te ondersteunen.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan: de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (ex ante)

Het optreden van de EU op het gebied van maritieme veiligheid waarborgt een geharmoniseerde toepassing van de veiligheids- en milieunormen en beperkt eventuele concurrentievoordelen door reders en/of vlaggenstaten te ontmoedigen die een voordeel proberen te behalen door zich niet strikt aan de regels en normen van de internationale verdragen te houden. Door de procedures en instrumenten van het Memorandum van overeenstemming van Parijs in de Europese wetgeving op te nemen, kunnen inbreuken op die procedures en instrumenten voor het Europees Hof van Justitie worden gebracht om te waarborgen dat ze eenvormig worden gehandhaafd in de Unie.

Verwachte gegenereerde toegevoegde waarde van de Unie (ex post)

Optreden op EU-niveau heeft voordelen opgeleverd die onmogelijk te halen waren op nationaal niveau of op het niveau van de IMO of het Memorandum van overeenstemming van Parijs. De EU heeft de sector toegevoegde waarde opgeleverd op het vlak van doeltreffendheid, efficiëntie en synergieën. De richtlijn brengt de EU-wetgeving in overeenstemming met de IMO-voorschriften en leidt tot een geharmoniseerde rapportage over havenstaatcontrole. Uit het voorbeeld van het Memorandum van overeenstemming van Parijs en de richtlijn, zoals die van toepassing is op commerciële transportvaartuigen, blijkt dat de kwestie van grotere vissersvaartuigen alleen kan worden aangepakt met geharmoniseerde procedures en gemeenschappelijke criteria voor havenstaatcontrole. Als de richtlijn niet wordt aangepast, zouden de synergetische voordelen die de uitvoering heeft opgeleverd, verdwijnen.

- 1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

In de Refit-ex-postevaluatie en de geschiktheidscontrole van het zeevervoer van 2018 werd geconcludeerd dat de richtlijn betreffende havenstaatcontrole toegevoegde waarde biedt door het kader voor havenstaatcontrole te combineren met een wettelijk handhavingsmechanisme om een correcte en consistente uitvoering in de lidstaten te waarborgen. Dat heeft de lidstaten ertoe gedwongen te presteren en permanent te verbeteren, en dus betere middelen toe te wijzen voor havenstaatcontrole. De conclusie van de evaluatie luidde dat de richtlijn betreffende havenstaatcontrole heeft bijgedragen tot de beoogde doelstellingen om de maritieme veiligheid, de preventie van verontreiniging en de arbeids- en levensomstandigheden aan boord te verbeteren.

De bijstand van het EMSA heeft de EU-regeling voor havenstaatcontrole in belangrijke mate ondersteund. In de evaluatie werd het belang van de THETIS-databank beklemtoond. Meer dan twee derde van de lidstaten van de EU en de EER die inspecties in het kader van de havenstaatcontrole uitvoeren, gebruiken uitsluitend THETIS om te bepalen welke vaartuigen geïnspecteerd moeten worden. De rol van het EMSA in het beheer en de actualisering van THETIS en de door het Agentschap verstrekte opleidingen aan inspecteurs met het oog op de harmonisering van de inspecties in het hele gebied van het Memorandum van overeenstemming van Parijs, werden ook zeer belangrijk bevonden. In dezelfde geest heeft de geschiktheidscontrole van het zeevervoer de aandacht getrokken op een aantal mogelijke verbeteringen.

De resultaten van de ex-postevaluatie zijn opgenomen in de effectbeoordeling bij dit initiatief, zoals samengevat in bijlage 5.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

De voorgestelde herziening is een belangrijk resultaat van de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, waarin de visie van de EU op het vervoerssysteem van de toekomst wordt uiteengezet. In de strategie werd het voornemen van de Commissie aangekondigd om in 2021 te starten met een grondige herziening van de bestaande wetgeving betreffende vlaggenstaatverplichtingen, havenstaatcontrole en ongevallenonderzoek (in het kader van kerndomein 10 – Veiliger en beter beveiligd vervoer).

De voorgestelde herziening zal synergieën met andere onderdelen van het regelgevingskader van de EU creëren, met name Richtlijn 2009/18/EG betreffende onderzoek van ongevallen en Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen.

Het voorstel is verenigbaar met het huidige meerjarig financieel kader, maar vereist een herprogrammering in rubriek 1 wat betreft de jaarlijkse bijdrage aan het EMSA (begrotingscompensatie door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01)). De gevolgen van dit voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in de begroting voor het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

De budgettaire gevolgen van dit initiatief hebben betrekking op de extra middelen die in het kader van de voorgestelde richtlijn nodig zijn voor de toenemende bijstand van het EMSA aan ambtenaren van de havenstaatcontrole (d.w.z. opleidingen organiseren over en een THETIS-module en een gemeenschappelijk curriculum ontwikkelen voor grote vissersvaartuigen, een valideringsinstrument en een register ontwikkelen voor elektronische certificaten, en verbeterde opleidingsinstrumenten en capaciteit ontwikkelen op het gebied van nieuwe technologieën, waaronder hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en automatisering). Het gaat om nieuwe taken voor het EMSA die een permanent karakter zullen krijgen, terwijl de huidige taken niet zullen verminderen of worden afgebouwd. De extra behoefte aan personeel kan niet worden ingevuld door herschikking; aan de extra begrotingsbehoeften zal worden

voldaan via compensatie door bestaande programma's die in het kader van het huidig meerjarig financieel kader door DG MOVE worden beheerd.

De hogere kredieten voor het EMSA zullen worden gecompenseerd door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01). De gevolgen van dit voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in de begroting voor het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

beperkte geldigheidsduur

- voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ

onbeperkte geldigheidsduur

- uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ [*n.v.t.*],
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting³²

Direct beheer door de Commissie via

- uitvoerende agentschappen

Gedeeld beheer met lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- de EIB en het Europees Investeringsfonds;
- de in de artikelen 70 en 71 bedoelde organen;
- publiekrechtelijke organen;
- privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
- organen of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

Opmerkingen

Het beheer van de voorgestelde richtlijn zal in het algemeen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waar nodig bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

De lidstaten moeten de bepalingen van de richtlijn binnen de respectieve termijn omzetten.

³² Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De Commissie zal in het algemeen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de naleving door de lidstaten.

De Commissie kan bijna onmiddellijk toezicht houden op de uitvoering van de bepalingen van de richtlijn in en door de lidstaten, aangezien de resultaten van de inspecties in het kader van de havenstaatcontrole binnen 72 uur na de inspectie in de THETIS-databank moeten worden ingevoerd. De Commissie en/of het EMSA kunnen toezicht houden op de THETIS-databank om na te gaan of de inspecties naar behoren worden uitgevoerd en of de rapporten in de databank worden ingevoerd. Die indicatoren zullen ook worden gemonitord voor inspecties aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter door lidstaten die deze inspecties uitvoeren.

De Commissie en/of het EMSA kunnen de voortuitgang van de lidstaten wekelijks doeltreffend monitoren, en de lidstaten weten dat ze worden gemonitord wanneer een maatregel dwingend wordt. De Commissie kan snel maatregelen treffen om eventuele tekortkomingen aan te pakken, zoals extra technische ondersteuning of opleiding door het EMSA of de inleiding van een inbreukprocedure door de Commissie.

Het EMSA legt namens de Commissie ook inspectiebezoeken aan de lidstaten af om ter plaatse de activiteiten te controleren.

De lidstaten zullen over een kwaliteitsbeheersysteem moeten beschikken om te certificeren dat de organisatie, het beleid, de processen, de middelen en de documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens om de vijf jaar worden gecontroleerd. De lidstaten zullen de resultaten van de jaarlijkse audits die door de geaccrediteerde instantie worden uitgevoerd, moeten meedelen aan de Commissie en/of het EMSA, zodat de instantie voor havenstaatcontrole de certificering van haar kwaliteitsbeheersysteem kan behouden.

Het EMSA zal een horizontale analyse uitvoeren om een indicatie te geven van de werking van de wetgeving, lacunes in kaart te brengen en na te gaan wat kan worden gedaan om die te verhelpen, en zal verslag uitbrengen aan de Commissie en de lidstaten, onder meer via besprekingen in workshops.

Ten slotte zullen de diensten van de Commissie tien jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

De Commissie zal in het algemeen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de efficiëntie en de uitvoering. De Commissie zal indien nodig worden bijgestaan door het EMSA voor het verlenen van IT-diensten en het ontwikkelen van de nodige IT-instrumenten

voor de rapportage over en de monitoring en verificatie van de voorgestelde richtlijn, alsook voor het organiseren van opleidingen. De lidstaten moeten de richtlijn binnen de in de richtlijn vermelde termijn in nationaal recht omzetten. In het kader van de havenstaatcontrole zullen handhavingsactiviteiten worden uitgevoerd.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Hoewel de Commissie in het algemeen verantwoordelijk zal zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de naleving door de lidstaten, zal het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid verantwoordelijk zijn voor de prestaties en voor de toepassing van het internecontrolekader. Het Agentschap moet IT-instrumenten en -modules ontwikkelen en opleidingen verstrekken aan ambtenaren van de havenstaatcontrole, en de lidstaten moeten toezien op de handhaving.

Het EMSA is het best geplaatst voor rapportage over en beoordeling van de naleving, aangezien dat technische werkzaamheden zijn waarvoor een grote deskundigheid op het gebied van gegevensbeheer vereist is, alsook een diepgaand inzicht in complexe technische kwesties in verband met elektronische certificaten en opleiding.

De lidstaten zijn het best geplaatst om de voorgestelde richtlijn te handhaven, met name door op geharmoniseerde wijze havenstaatcontroles te blijven afdwingen.

DG MOVE zal de nodige controles uitvoeren conform de in 2017 vastgestelde toezichtstrategie voor de betrekkingen van het DG met gedecentraliseerde agentschappen en gemeenschappelijke ondernemingen. In het kader van de strategie monitort DG MOVE prestatie-indicatoren voor de uitvoering van de begroting, de auditaanbevelingen en administratieve aangelegenheden. Het Agentschap verstrekt om de twee jaar een rapport. De controles op het toezicht van het Agentschap en op het daarmee verband houdende financieel en budgettair beheer zijn in overeenstemming met de in 2022 bijgewerkte controlestrategie van DG MOVE.

De extra middelen die ter beschikking van het EMSA worden gesteld, vallen onder het interne controle- en risicobeheersysteem van het EMSA, dat in overeenstemming is met de relevante internationale normen en specifieke controles omvat om belangenconflicten te voorkomen en de bescherming van klokkenluiders te waarborgen.

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

In het kader van de voorgestelde richtlijn zal alleen aanvullende financiering worden verstrekt aan het EMSA, dat IT-instrumenten en -modules moet ontwikkelen en opleidingen aanbieden aan de nationale ambtenaren van de havenstaatcontrole.

Het EMSA is volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn begroting, terwijl DG MOVE verantwoordelijk is voor de regelmatige betaling van de door de begrotingsautoriteit vastgestelde bijdragen. Het verwachte foutenrisico bij betaling en bij afsluiting is vergelijkbaar met dat van de aan het Agentschap verstrekte begrotingssubsidies.

De extra taken die uit de voorgestelde herziening voortvloeien, zullen waarschijnlijk niet leiden tot specifieke aanvullende controles. Daarom zullen de controlekosten voor DG MOVE (gemeten aan de hand van de waarde van de beheerde middelen) waarschijnlijk stabiel blijven.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De voorgestelde richtlijn bevat verschillende bepalingen die specifiek gericht zijn op het voorkomen van fraude en onregelmatigheden. De lidstaten zullen over een kwaliteitsbeheersysteem moeten beschikken om te certificeren dat de organisatie, het beleid, de processen, de middelen en de documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens om de vijf jaar worden gecontroleerd. De lidstaten zullen de resultaten van de jaarlijkse audits die door de geaccrediteerde instantie worden uitgevoerd, moeten meedelen aan de Commissie en/of het EMSA, zodat de instantie voor havenstaatcontrole de certificering van haar kwaliteitsbeheersysteem kan behouden. In de richtlijn wordt ook bepaald dat alle inspectierapporten in het kader van de havenstaatcontrole moeten worden gevalideerd door een andere persoon (een andere inspecteur van de havenstaatcontrole of een supervisor) dan de inspecteur die de inspectie heeft uitgevoerd, voordat het inspectierapport naar de databank wordt gestuurd.

Het EMSA past de fraudebestrijdingsbeginselen van gedecentraliseerde EU-agentschappen toe, in overeenstemming met de benadering van de Commissie. In maart 2021 heeft het Agentschap een geactualiseerde fraudebestrijdingsstrategie aangenomen, gebaseerd op de door OLAF gepresenteerde methoden en richtsnoeren voor fraudebestrijdingsstrategieën en op de fraudebestrijdingsstrategie van DG MOVE. De strategie voorziet in een kader voor de preventie en opsporing van fraude en de voorwaarden voor fraudeonderzoeken op het niveau van het Agentschap. Het EMSA adapteert en verbetert zijn beleid en acties voortdurend om zijn personeel op het hoogste integriteitsniveau te brengen, een doeltreffende preventie en opsporing van frauderisico's te ondersteunen en passende procedures vast te stellen voor het melden en behandelen van potentiële fraudegevallen en de resultaten daarvan. Voorts heeft het EMSA in 2015 zijn beleid inzake belangenconflicten voor de raad van beheer aangenomen.

Het EMSA werkt samen met de diensten van de Commissie om fraude en onregelmatigheden te voorkomen. De Commissie zorgt ervoor dat die samenwerking wordt voortgezet en versterkt.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgaven	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ³³	Van EVA-landen ³⁴	Van kandidaat-lidstaten en aspirant-	Van andere derde landen	Andere bestemmingsontvangers

³³ GK = gesplitste kredieten / NGK = niet-gesplitste kredieten.

³⁴ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

				kandidaten 35		
1	02 10 02	NGK	JA	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgaven	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	Van EVA-landen	Van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten	Van andere derde landen	Andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

³⁵ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	1	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	---	---

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)			Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
Titel 1:	Vastleggingen	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Betalingen	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titel 2:	Vastleggingen	(1a)					
	Betalingen	(2a)					
Titel 3:	Vastleggingen	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Betalingen	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
TOTAAL kredieten voor EMSA	Vastleggingen	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Betalingen	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
DG: <.....>									
• Personele middelen									
• Andere administratieve uitgaven									
TOTAAL DG <....>	Kredieten								

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(Totaal vastleggingen = totaal betalingen)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Betalingen	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

3.2.2. Geraamde gevolgen voor de EMSA-kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Bedragen in miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL		
	OUTPUTS																		
	Soort ³⁶	Gem. kosten	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Totaal aantal
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ³⁷ ...																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																			
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																			
TOTALE KOSTEN																			

³⁶ Outputs zijn producten en diensten die moeten worden geleverd (bv.: aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

³⁷ Zoals beschreven in punt 1.4.2. “Specifieke doelstelling(en)...”

In voorkomend geval weerspiegelen de bedragen de som van de bijdrage van de Unie aan het agentschap en andere ontvangsten van het agentschap (vergoedingen en heffingen).

3.2.3. Geraamde gevolgen voor de personele middelen van het EMSA

3.2.3.1. Samenvatting

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen). In voorkomend geval weerspiegelen de bedragen de som van de bijdrage van de Unie aan het agentschap en andere ontvangsten van het agentschap (vergoedingen en heffingen).

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten					
Gedetacheerde nationale deskundigen					

TOTAAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Personeelsvereisten (vte):

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	2	2	2	2	2
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten					
Gedetacheerde nationale deskundigen					

TOTAAL	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Het EMSA zal met de voorbereiding van de aanwerving beginnen zodra het voorstel is aangenomen. De kosten worden geraamd op basis van de veronderstelling dat de 2 vte's ten vroegste op 1 juli 2025 worden aangeworven. Derhalve is voor het eerste jaar slechts 50 % van de HR-kosten nodig.

3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften voor het verantwoordelijke DG

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in een geheel getal (of met hoogstens één decimaal)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 en 20 01 02 02 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 05 01 (eigen onderzoek)							
• Extern personeel (in voltijdequivalenten – vte)³⁸							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
Begroting sonderde(e)l(en) (vermeld welke) ³⁹	- Centrale diensten ⁴⁰						
	- Delegaties						

³⁸ AC= Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL= Agent Local (plaatselijk functionaris); END= Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT= Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundigen in delegaties).

³⁹ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

⁴⁰ Voornamelijk voor de fondsen voor het cohesiebeleid van de EU, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling (Elfpo) en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur (EFMZVA).

01 01 01 02 (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
01 01 05 02 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
TOTAAL							

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herschikt, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

De beschrijving van de kostenberekening per voltijdequivalent moet in het derde onderdeel van bijlage V worden opgenomen.

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader

- Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidig meerjarig financieel kader.
- Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarig financieel kader.

De aan het EMSA toegewezen taken vergen een herprogrammering van het begrotingsonderdeel voor de jaarlijkse bijdrage aan het Agentschap (02 10 02) in het kader van het huidig meerjarig financieel kader. De hogere kredieten voor het EMSA zullen worden gecompenseerd door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01) in het kader van het huidig meerjarig financieel kader. Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

- Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarig financieel kader⁴¹.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden.
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁴¹ Zie de artikelen 12 en 13 van Verordening (EU, Euratom) 2020/2093 van de Raad van 17 december 2020 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2021-2027.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁴²					Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel									

Vermeld voor de diverse toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

⁴² Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.