



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 28 november 2023
(OR. en)

15957/23

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

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	15164/23
nr. Comdoc.:	10126/23 + ADD 1
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole – <i>Algemene oriëntatie</i>

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 1 juni 2023 aan de Raad en het Europees Parlement toegezonden.
2. Het voorstel betreft een wijziging van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole¹.

¹ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

3. Richtlijn 2009/16/EG 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.
4. Met de herziening van de richtlijn wordt meer bepaald het volgende beoogd:
- de EU-wetgeving actualiseren en in overeenstemming brengen met de internationale regels en procedures die zijn vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) of het Memorandum van overeenstemming (MOU) van Parijs inzake havenstaatcontrole;
 - 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 het gebruik daarvan te koppelen aan het scheepsrisicoprofiel dat wordt gebruikt om schepen gericht voor inspectie te selecteren; en
 - 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.
5. De Commissie heeft het voorstel uitgebracht in het kader van haar programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit), als onmiddellijke follow-up van een in 2018 uitgevoerde geschiktheidscontrole van het zeevervoer¹.

¹ Doc. 9128/18 + ADD 1.

6. Het voorstel is gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling¹ waarvoor een externe ondersteunende studie als input heeft gediend. De effectbeoordeling werd gepresenteerd en grondig besproken tijdens één vergadering van de groep, en gaf geen aanleiding tot grote bezwaren voor de delegaties.

II. BEOORDELING DOOR ANDERE INSTELLINGEN

7. Op 13 juli 2023 heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement mevrouw Vera Tax (S&D, Nederland) als rapporteur aangewezen. Mevrouw Tax heeft haar ontwerpverslag op 19 september ingediend, en een stemming in de Commissie TRAN over dit voorstel staat voor 7 december gepland.
8. Op 20 september 2023 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité zijn advies betreffende het voorstel aangenomen². Op 23 juni 2023 heeft het Europees Comité van de Regio's besloten geen advies uit te brengen.

III. STAND VAN DE WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD

9. De Groep zeescheepvaart heeft het voorstel sinds oktober 2023 meermaals besproken. Alle delegaties spraken hun algemene steun uit voor de doelstellingen van het Commissievoorstel, namelijk verbetering van de maritieme veiligheid en bescherming van het mariene milieu.
10. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft op 22 november zijn steun voor de meest recente compromistekst bevestigd en de Raad aanbevolen om tijdens de zitting van de Raad TTE (Vervoer) op 4 december 2023 tot een algemene oriëntatie te komen.
11. Het Commissievoorstel is op een aantal punten gewijzigd. Veel van deze wijzigingen zijn bedoeld om duidelijkheid en samenhang met internationale regels en procedures te waarborgen, met name die van het MOU van Parijs. Daarnaast zijn de hieronder uiteengezette inhoudelijke wijzigingen aangebracht.

¹ Doc. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² Doc. 13381/23.

12. Ten eerste waren de lidstaten het niet eens met het voorstel van de Commissie om twee nieuwe criteria op te nemen in de berekeningsmethode voor de risicoclassificatie van schepen (een instrument om havenstaatcontrole-inspecties toe te leiden naar schepen met de grootste kans op tekortkomingen). Het eerste van deze criteria is de koolstofindex van het schip. De lidstaten wezen erop dat deze indicator niet alleen afhangt van de technische toestand van het schip, maar ook van operationele parameters (zoals de snelheid van het schip) en van externe omstandigheden (handelspatronen, weersomstandigheden, tijd die in de haven wordt doorgebracht enz.), waardoor dit niet noodzakelijk een indicator van slechte prestaties of niet-naleving is en daarom niet in aanmerking mag worden genomen bij de berekening van het scheepsrisicoprofiel.
13. Het tweede criterium betreft de beschikbaarheid van elektronische certificaten. De lidstaten onderstreepten dat dit een administratief element is waarop schepen geen controle hebben. Het besluit om al dan niet elektronische certificaten te gebruiken ligt immers bij de vlaggenstaat. Daarom zijn elektronische certificaten geen indicator voor de toestand van het schip of voor de naleving van de verplichte IMO- en EU-instrumenten, en mogen zij dus evenmin in aanmerking worden genomen bij de berekening van het scheepsrisicoprofiel.
14. Ten tweede heeft de Commissie in artikel 3 voorgesteld een vrijwillig controlesysteem in te voeren voor grote vissersvaartuigen (met een lengte van meer dan 24 meter), die tot nu toe van het toepassingsgebied van de richtlijn waren uitgesloten. De lidstaten konden zich vinden in deze aanpak, aangezien deze bevorderlijk zou kunnen zijn voor de nalevingsgraad van deze vaartuigen. Maar aangezien dit een vrijwillig systeem is, zouden de nadere bepalingen van een dergelijke specifieke havenstaatcontroleregeling voor vissersvaartuigen volgens de lidstaten niet bij uitvoeringshandeling moeten worden vastgesteld, maar door middel van richtsnoeren worden uitgevaardigd door de Commissie in samenwerking met het MOU van Parijs.
15. Ten derde zijn er diverse wijzigingen aangebracht om havenstaatcontrole-instanties meer flexibiliteit te bieden. In artikel 14, lid 4, stelde de Commissie voor uitgebreide inspecties te laten uitvoeren door minstens twee ambtenaren van de havenstaatcontrole. Het vereiste aantal inspecteurs hangt echter van verschillende factoren af, en controles door meer dan één ambtenaar zouden in veel gevallen onnodig en belastend zijn. De havenstaatcontrole-instanties moeten naar het oordeel van de lidstaten de flexibiliteit behouden om zelf hun werkzaamheden ter zake te organiseren. Ook werd de eis dat een inspectieverslag stevast moet worden gevalideerd door een ambtenaar van de havenstaatcontrole die niet deel heeft uitgemaakt van het inspectieteam, als te streng beschouwd. Artikel 24, lid 3, is gewijzigd om meer flexibiliteit mogelijk te maken.

16. Ten vierde is, ter vermindering van onevenredig zware administratieve lasten voor niet aan zee grenzende lidstaten die geen zeehavens hebben en die kunnen staven dat op jaarbasis minder dan 5 % van het totale aantal individuele vaartuigen dat gedurende de drie voorgaande jaren hun rivierhavens heeft aangedaan, schepen zijn die onder de toepassing van deze richtlijn vallen, bepaald dat die lidstaten van de bepalingen van deze richtlijn mogen afwijken (artikel 2 en overweging (20b)). Dat zou betekenen dat deze lidstaten, zolang aan deze voorwaarden wordt voldaan, niet verplicht zouden zijn de richtlijn om te zetten.
17. Ten slotte zou de door de Commissie voorgestelde omzettingstermijn (één jaar na de inwerkingtreding van de wijzigingsrichtlijn) worden verlengd tot vier jaar.
18. De Commissie handhaaft vooralsnog een procedureel voorbehoud bij alle wijzigingen in haar voorstel.

IV. **CONCLUSIE**

19. Gelet op het bovenstaande wordt de Raad verzocht tot een algemene oriëntatie te komen over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole, op basis van het compromis in de bijlage bij dit verslag.

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 Comité⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁶,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad⁷ 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, de bescherming van het mariene milieu en de bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen.

⁵ PB C van , blz. .

⁶ PB C van , blz. .

⁷ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

- (2) Richtlijn 2009/16/EG is gebaseerd op de reeds bestaande vrijwillige overeenkomst van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat (MOU 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 MOU van Parijs en in het kader van 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 (BWM-verdrag) en het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken. Zij moeten worden opgenomen in de lijst van 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 dat de hele richtlijn hoeft te worden gewijzigd. 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 MOU van Parijs als relevant instrument is aangenomen, moet de lijst van verdragen in de richtlijn derhalve 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 24 meter en meer, waarbij lengte wordt gedefinieerd zoals in de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 (zijnde ook de vissersvaartuigen die 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 de 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 lidstaten aan. Daarom wordt voor lidstaten die deze inspecties wensen uit te voeren, een vrijwillig systeem voorgesteld dat parallel loopt aan en losstaat van de huidige regeling voor havenstaatcontrole, om flexibiliteit mogelijk te maken in de manier waarop in de havenstaatcontrole normen worden ontwikkeld. Het systeem voor havenstaatcontrole van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter en meer kan derhalve op organische wijze worden ontwikkeld door de lidstaten, het MOU van Parijs en de Commissie, zonder dat het in de huidige overeenkomst over het MOU van Parijs hoeft te worden opgenomen. Daartoe moet een afzonderlijke module voor de bestaande inspectiedatabank worden ontwikkeld.
- (8) Het “fair share”-mechanisme zorgt voor een verdeling van de inspectielast over de lidstaten van het MOU van Parijs. Aan elke lidstaat wordt jaarlijks een bepaald aantal inspecties toegewezen: zijn inspectieverplichting of “billijk aandeel”. De geschiktheid voor inspectie wordt in de eerste plaats bepaald door het risicoprofiel van het schip (SRP), waarin de termijnen tussen de inspecties en de reikwijdte van de inspectie zijn vastgelegd. Schepen met prioriteit II mogen geïnspecteerd worden, terwijl schepen met prioriteit I geïnspecteerd moeten worden.
- (9) De lidstaten kunnen een aantal “prioritaire” inspecties niet uitvoeren en 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 MOU 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 via de Thetis-databank al over de vereiste informatie beschikken. Daarom is die verplichting tot voorafgaande aanmelding afgeschaft in het MOU van Parijs, en moet Richtlijn 2009/16/EG dienovereenkomstig worden aangepast.

- (10a) In normale omstandigheden zijn inspecties van schepen met prioriteit II niet verplicht, maar mogen die schepen wel geïnspecteerd worden. Voor lidstaten waar niet voldoende schepen de haven aandoen om aan de jaarlijkse inspectieverplichting te voldoen, moeten schepen met prioriteit II echter wel worden geïnspecteerd om die verplichting toch te halen. Aangezien deze inspecties de facto verplicht worden voor die landen, is mogelijk meer flexibiliteit nodig voor inspecties van prioriteit II-schepen, met name voor deze landen. Daarom krijgen de eerder genoemde landen de mogelijkheid van uitstel en rechtvaardiging. De lidstaten en de Commissie moeten alles in het werk stellen om in het kader van het MOU van Parijs de nodige maatregelen en wijzigingen voor te stellen om deze doelstelling te verduidelijken en te verwezenlijken, onverminderd de technische maatregelen die moeten worden genomen om de bestaande inspectiedatabank aan te passen aan de mogelijkheid van uitstel.
- (11) De voorbije tien jaar is het veiligheidsprofiel van schepen die EU-havens aandoen 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-lidstaten 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 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 zodat rekening kan worden gehouden met milieukwesties en meer belang kan worden gehecht aan de milieuprestaties.
- (12a) In 2019 werd in het MOU van Parijs een nieuwe methode goedgekeurd, waarbij lijsten met hoge, standaard- en lage prestaties werden vastgesteld als alternatief voor de witte, grijze en zwarte lijst van vlaggenstaten. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de uitvoeringsverordening, bedoeld in artikel 10 inzake het scheepsrisicoprofiel, waarin de indeling van vlaggenstaten wordt vastgelegd. Deze methodiek moet in deze richtlijn worden opgenomen teneinde billijkheid te garanderen, met name ten aanzien van vlaggenstaten met kleine vloten.

- (12b) Aangezien de met havenstaatcontrole belaste ambtenaren tijd nodig hebben om inspecties voor te bereiden en uit te voeren, is het belangrijk ervoor te zorgen dat er voldoende tijd beschikbaar is. Dit is met name van belang bij uitgebreide inspecties en ook bij inspecties van roerpassagiersschepen op geregelde diensten waarbij de exploitatie van het vaartuig in aanmerking kan worden genomen.
- (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 nog verder groeien. De havenstaatcontrole moet dus effectiever worden door meer elektronische certificaten te gebruiken en inspecties meer op het schip te richten en beter voor te bereiden.
- (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) (geschrapt)
- (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 MOU van Parijs vastgestelde lijst van procedures 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 wetgeven⁸. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen 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.

⁸ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- (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, 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 Raad⁹.
- (18) (geschrapt)
- (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) Daar 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 nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (20a) Indien een inspectie niet wordt uitgevoerd als gevolg van buitengewone en onvoorziene omstandigheden, zoals natuurrampen, pandemieën of noodsituaties op het gebied van de volksgezondheid, terroristische aanslagen of arbeidsconflicten, wordt deze niet als een gemiste inspectie aangerekend. Deze omstandigheden moeten naar behoren worden gemotiveerd en aan de Commissie worden gemeld.

⁹ 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).

(20b) Om niet aan zee grenzende lidstaten geen onevenredig grote administratieve lasten op te leggen, moet een de minimis-regel die lidstaten in staat stellen af te wijken van de bepalingen van deze richtlijn, wat betekent dat die lidstaten, voor zover zij voldoen aan bepaalde criteria, niet verplicht zijn deze richtlijn om te zetten.

(21) Richtlijn 2009/16/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen in Richtlijn 2009/16/EG

Richtlijn 2009/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 1 worden de volgende punten toegevoegd:

“l) het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (BWM-verdrag);

m) het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Verdrag van Nairobi);

n) het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen, 2009 (Verdrag van Hongkong).”;

a bis) in punt 1 wordt punt c) vervangen door:

“c) het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (Marpol 73/78).”;

a ter) in punt 1 wordt punt d) vervangen door:

“d) het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, zoals gewijzigd;”;

b) punt 3 wordt geschrapt;

b ter) punt 8 wordt vervangen door:

“8. “Inspecteur”: een werknemer in de overheidssector of andere persoon die door de bevoegde instantie van een lidstaat van passende volmachten is voorzien om in het kader van de havenstaatcontrole inspecties uit te voeren, en aan die bevoegde instantie verantwoording verschuldigd is.”;

b quater) het volgende punt wordt toegevoegd:

“8 bis. “inspectie”: een algemene verificatie van de toestand van het schip, de uitrusting en de bemanning ervan op basis van de toepasselijke verdragen, die wordt uitgevoerd door een inspecteur. De inspectie is geen onderzoek voor de afgifte, aantekening of verlenging van wettelijk voorgeschreven certificaten, en het aan de kapitein verstrekte inspectieverslag is geen certificaat.”;

b quinquies) punt 11 wordt vervangen door:

“11. “eerste inspectie”: een inspectie door een inspecteur aan boord van een schip die ten minste de bij artikel 13, lid 1, vereiste controles omvat.”;

b sexies) punt 12 wordt vervangen door:

“12. “Meer gedetailleerde inspectie”: een inspectie, met inbegrip van hetgeen onder een eerste inspectie valt, waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in artikel 13, lid 3, beschreven omstandigheden worden onderworpen aan een grondig onderzoek, dat de constructie van het schip, de uitrusting, de personeelssterkte, de leef- en werkomstandigheden en de naleving van de operationele voorschriften aan boord omvat.”;

b septies) punt 13 wordt vervangen door:

“13. “Uitgebreide inspectie”: een inspectie, met inbegrip van hetgeen onder een eerste inspectie valt, die ten minste de in bijlage VII vermelde onderdelen omvat. Een uitgebreide inspectie kan een meer gedetailleerde inspectie omvatten indien daarvoor op grond van artikel 13, lid 3, gegronde redenen zijn.”;

b octies) punt 19 wordt vervangen door:

“19. “Wettelijk voorgeschreven certificaat”: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig de toepasselijke verdragen afgegeven certificaat.”;

2) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

-a) lid 3 wordt vervangen door:

“Bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een staat die geen partij is bij een verdrag met een “geen gunstiger behandeling”-clausule, zien de lidstaten erop toe dat schip en bemanning geen gunstiger behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een staat die wel partij is bij dat verdrag. Een dergelijk schip wordt onderworpen aan een meer gedetailleerde inspectie in overeenstemming met de procedures van het MOU van Parijs.”;

a) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Deze richtlijn is niet van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter, oorlogsschepen, marinehulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet-commerciële pleziervaartuigen. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt de lengte van een vissersvaartuig bepaald overeenkomstig de Overeenkomst van Kaapstad van 2012.”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

“4 bis. De lidstaten mogen vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer aan inspecties in het kader van havenstaatcontrole onderwerpen. De Commissie kan, in samenwerking met het MOU van Parijs, richtsnoeren aannemen ter specificatie van een dergelijke parallelle en afzonderlijke specifieke havenstaatcontroleregeling voor deze vissersvaartuigen.”;

3) in artikel 5 wordt het volgende lid ingevoegd:

“2 bis. Inspecties van schepen door de lidstaten boven 20 % van hun jaarlijkse inspectieverbintenissen worden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de jaarlijkse inspectieverbintenissen van de lidstaten die partij zijn bij het MOU van Parijs.”;

4) artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Nadere regeling voor de naleving van de inspectieverplichting

Een lidstaat die nalaat de in artikel 5, lid 2, punt a), voorgeschreven inspecties uit te voeren, voldoet niettemin 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 de inspectie 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 de inspectie van schepen met een hoog risicoprofiel die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Unie aandoen.”;

5) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

-a) de titel en lid 1 worden vervangen door:

“Regeling voor een evenwichtig inspectieverdeling in de Unie

1. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die een haven in een lidstaat aandoen, groter is dan het inspectieaandeel van die lidstaat, bedoeld in artikel 5, lid 2, punt b), leeft deze lidstaat zijn inspectieverplichting na indien hij een aantal inspecties uitvoert dat ten minste beantwoordt aan zijn aandeel in de inspecties en ten hoogste 40 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I dat zijn havens en ankerplaatsen aandoet, niet wordt geïnspecteerd.”;

(a) 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, bedoeld in artikel 5, lid 2, punt b), wordt die lidstaat desalniettemin verondersteld zijn jaarlijkse inspectieverplichting na te komen als hij twee derde inspecteert van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II dat zijn havens en ankerplaatsen aandoet.”;

6) in artikel 8 worden de leden 1, 2 en 3 vervangen door het volgende en worden twee leden toegevoegd:

“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 bij elke volgende 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 MOU van Parijs vallende gebied aandoet, met uitzondering van havens van de vlaggenstaat van het schip, en het uitstel niet meer dan 15 dagen na het werkelijke tijdstip van vertrek bedraagt, of
- b) indien de inspectie binnen de 15 dagen na het werkelijke tijdstip van vertrek kan worden uitgevoerd in een andere haven die in de Unie of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied wordt aangedaan, op voorwaarde dat de staat waar die haven gelegen is, zich vooraf bereid heeft verklaard de inspectie uit te voeren, of

- c) indien de inspectie van een schip, met inbegrip van rotoppassagiersschepen of hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst onderhouden, binnen 15 dagen na het werkelijke tijdstip van vertrek in dezelfde aanloophaven mag worden uitgevoerd.
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 aandoet gedurende de nachttijd, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 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, of
 - c) indien het schip gedurende een zodanig korte tijd de haven aandoet dat de inspectie niet naar behoren kan worden uitgevoerd.
3. Indien een in ankerplaats liggend schip niet wordt geïnspecteerd, wordt zulks niet als gemiste inspectie aangerekend, indien:
- a) het schip binnen 15 dagen in een andere haven of ankerplaats in de Gemeenschap of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied wordt geïnspecteerd overeenkomstig bijlage I, of
 - b) het schip uitsluitend 's nachts de haven aandoet, of gedurende een zodanig korte tijd de haven aandoet dat de inspectie niet naar behoren kan worden uitgevoerd, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, of
 - c) het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, of

4. Indien een inspectie niet wordt uitgevoerd als gevolg van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, wordt deze niet als een gemiste inspectie aangerekend en wordt de reden voor het missen van de inspectie in de inspectiedatabank geregistreerd. Deze omstandigheden moeten naar behoren worden gemotiveerd en aan de Commissie worden gemeld.
5. Inspecties die overeenkomstig lid 1, 2, 3 of 4 zijn uitgesteld en in de inspectie-databank zijn geregistreerd, worden niet meegerekend voor de beoordeling van de naleving door de lidstaat van de in de artikelen 6 en 7 bedoelde inspectieverplichting.”;

7) (geschrapt)

8) artikel 9 wordt geschrapt;

9) artikel 10, lid 2, wordt vervangen door:

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

a) Algemene parameters

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

b) Historische parameters

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

c) Milieuparameters

Overeenkomstig bijlage I, deel I.3, en bijlage II worden de milieuparameters gebaseerd op het aantal tekortkomingen met betrekking tot het Marpol-verdrag, het AFS-verdrag, het BWM-verdrag, het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992, het Bunkeroelieverdrag, het Verdrag van Nairobi en het Verdrag van Hongkong, en op de vraag of deze tekortkomingen reden zijn voor aanhouding.”;

9 bis) artikel 10, lid 3, wordt vervangen door:

“3. Aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend voor de uitvoering van een methode voor het beoordelen van algemene risicoparameters aangaande met name de vlaggenstaatcriteria en de prestatiecriteria voor maatschappijen die zijn vastgesteld door het MOU van Parijs van 2019 waarbij lijsten worden opgesteld van hoge, standaard en lage prestatieniveaus. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

9 ter) in artikel 13, lid 1, wordt punt c) vervangen door:

“c) tevreden is met de algemene toestand van het schip, met inbegrip van de hygiënische omstandigheden, en met de machinekamer en de accommodatie van het schip.”;

9 quater) in artikel 13 wordt lid 2 geschrapt;

10) artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

- schepen met een hoog risicoprofiel,
- passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
- schepen met een hoog risicoprofiel of passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar, in het geval van dwingende of onverwachte factoren,
- schepen die aan inspectie moeten worden onderworpen nadat overeenkomstig artikel 16 en artikel 21, lid 4, een besluit tot weigering van toegang is uitgevaardigd.”;

a bis) lid 3 wordt geschrapt;

b) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Een uitgebreide inspectie wordt, voor zover mogelijk, 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 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 4 wordt vervangen door:

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

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

“4 bis. De exploitant of kapitein van het schip zorgt ervoor dat er genoeg tijd beschikbaar is in de exploitatieplanning om de in de punten 1.1 en 2.a van bijlage XVII genoemde inspecties uit te laten voeren.”;

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 op de lijst van zwak presterende landen, vastgesteld overeenkomstig het MOU 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 OU van Parijs heeft ondertekend, of
- vaart onder de vlag van een staat op de lijst van standaard presterende landen, vastgesteld overeenkomstig het MOU 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 MOU 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.”;

a bis) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Het besluit tot weigering van toegang wordt ten vroegste drie maanden na de datum van uitvaardiging ingetrokken indien is voldaan aan de voorwaarden van de punten 3 tot en met 6 van bijlage VIII.”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Een daaropvolgende aanhouding in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend 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) het schip vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die niet in de in lid 1 bedoelde lijst van zwak presterende landen of lijst van standaard presterende landen valt;
- 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 Raad¹⁰ erkende organisaties;
- b) het schip wordt geëxploiteerd door een maatschappij die goed presteert overeenkomstig bijlage I, deel I.1, en
- c) aan de voorwaarden van bijlage VIII, punten 3 tot en met 6, 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 op de lijst van standaard of zwak presterende landen, zoals gepubliceerd in het jaarverslag van het MOU van Parijs, leidt tot een permanente weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Unie.”;

¹⁰ 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).”;

d) de volgende leden worden ingevoegd:

“4 bis. Als een schip dat onder de vlag vaart van een staat die is opgenomen op de lijst van sterk presterende landen, na de derde of een daaropvolgende weigering van toegang wordt aangehouden in een haven of ankerplaats in de Unie, wordt het schip:

a) gedurende 24 maanden de toegang tot een haven of ankerplaats geweigerd als het wettelijk voorgeschreven certificaat en het classificatiecertificaat van het schip zijn afgegeven door een of meer krachtens Verordening (EG) nr. 391/2009 erkende organisaties;

b) permanent de toegang tot alle havens en ankerplaatsen geweigerd als het wettelijk voorgeschreven certificaat of het classificatiecertificaat niet zijn afgegeven door een of meer krachtens Verordening (EG) nr. 391/2009 erkende organisaties.

4 ter. De periode voor een weigering van toegang voor meervoudige aanhoudingen wordt met 12 maanden verlengd wanneer een maatregel tot weigering van toegang overeenkomstig artikel 21, lid 4, van toepassing is.”;

12 bis) in artikel 17 wordt de eerste alinea als volgt gewijzigd:

“Na voltooiing van een inspectie stelt de inspecteur een rapport op conform bijlage IX. De kapitein van het schip ontvangt een kopie van het inspectierapport.”;

12 ter) artikel 20, lid 1, wordt vervangen door:

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

13) artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

a) 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 en aan aangehouden schepen als bedoeld in artikel 19, lid 2:

- 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.

Het besluit tot weigering van toegang wordt 12 maanden na de datum van uitvaardiging ingetrokken indien is voldaan aan de voorwaarden van de punten 3 tot en met 6 van bijlage VIII. Het besluit tot weigering van toegang geldt vanaf de datum waarop het is uitgevaardigd.”;

b) lid 5, tweede alinea, wordt vervangen door:

“In de in lid 4, punt b), genoemde omstandigheden informeert de bevoegde instantie van de lidstaat waar de reparatiewerf gelegen is, de bevoegde instantie van de lidstaat die het schip heeft aangehouden of het schip is aangekomen of niet. Indien de bevoegde instantie van de lidstaat waar de tekortkomingen aan het schip zijn geconstateerd, vaststelt dat het schip geen reparatiewerf heeft aangedaan, waarschuwt zij onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere lidstaten.

In de in lid 4, punt b), genoemde omstandigheden en indien de reparatiewerf zich niet in een lidstaat bevindt, waarschuwt de bevoegde instantie van de lidstaat waar de tekortkomingen aan het schip zijn geconstateerd onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere lidstaten, zodra zij vaststelt dat het schip geen reparatiewerf heeft aangedaan.”;

c) lid 6 wordt vervangen door:

“In afwijking van de bepalingen van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende veiligheidsredenen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of om, overeenkomstig artikel 21, lid 1, tekortkomingen te verhelpen, tot een bepaalde haven of ankerplaats toegang worden verleend door de bevoegde instantie van die havenstaat op voorwaarde dat de eigenaar, de exploitant of de kapitein van het schip ten genoegen van de bevoegde instantie van die lidstaat afdoende maatregelen voor een veilige binnenkomst heeft genomen.”;

14) artikel 22, lid 7, wordt vervangen door:

“7. In samenwerking met de lidstaten en op basis van de deskundigheid en de ervaring die in de Unie en in het kader van het MOU van Parijs zijn opgedaan, kan de Commissie richtsnoeren en aanbevelingen opstellen om het opleidingsbeleid van het MOU van Parijs te verbeteren.

In samenwerking met de lidstaten en het MOU van Parijs moet de Commissie permanent nieuwe opleidingsbehoeften vaststellen en opleidingen aanbieden als input om de curricula, de syllabi en de inhoud van het programma voor beroepsontwikkeling en opleiding voor inspecteurs van het MOU van Parijs 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 respectievelijk de aankomst- en vertrektijd wordt 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 zij 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 deze 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, voor zover mogelijk, voordat het naar de databank wordt doorgestuurd, gevalideerd door een inspecteur van de havenstaatcontrole of een andere naar behoren gemachtigde medewerker van de bevoegde instantie die geen deel uitmaakte van het team dat de inspectie heeft uitgevoerd.”;

- 16) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 24 bis

Elektronische certificaten

1. De Commissie stelt in nauwe samenwerking met de lidstaten uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van de functionele en technische specificaties voor een geharmoniseerde meldingsinterface en valideringsinstrument voor elektronische wettelijk voorgeschreven certificaten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
2. De lidstaten die als vlaggenstaat ervoor kiezen de geharmoniseerde meldingsinterface en het valideringsinstrument voor elektronische wettelijk voorgeschreven certificaten te gebruiken, kunnen dit doen om de overgang naar elektronische certificaten te vergemakkelijken.
3. (geschrapt)
4. (geschrapt)”;

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 Raad¹¹, 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 havenontvangstvoorzieningen;
- c) informatie over schepen die om veiligheidsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht de haven te verlaten;
- d) informatie over klaarblijkelijke anomalieën overeenkomstig artikel 23.”;

¹¹ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116).

- 18) artikel 30 wordt vervangen door:

“Artikel 30

Toezicht op de naleving en toepassing door de lidstaten

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

Elke lidstaat kan een systeem voor het kwaliteitsbeheer van de operationele delen van de havenstaatgerelateerde activiteiten van zijn administratie ontwikkelen, implementeren en onderhouden. Een dergelijk 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, opgenomen lijst van verdragen bij te werken zodra die verdragen door het MOU van Parijs als relevant instrument zijn vastgesteld, en teneinde bijlage VI te wijzigen om de door het MOU van Parijs vastgestelde lijst van procedures, besluiten en richtsnoeren met betrekking tot havenstaatcontrole in die bijlage aan te vullen en/of bij te werken.”;

20) (geschraapt)

21) artikel 33 wordt vervangen door:

“Artikel 33

Uitvoeringsbepalingen

Bij de vaststelling van de in artikel 10, lid 3, artikel 14, lid 4, artikel 15, lid 3, artikel 18 bis, lid 7, artikel 23, lid 5, en artikel 27 bedoelde uitvoeringsbepalingen overeenkomstig de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedures ziet de Commissie er in het bijzonder op toe dat in deze uitvoeringsbepalingen rekening wordt gehouden met de expertise en ervaring die zijn opgedaan met het inspectiesysteem in de Unie en met de expertise van het MOU van Parijs.”;

22) artikel 35 wordt vervangen door:

“Artikel 35

Evaluatie van de uitvoering

De Commissie dient uiterlijk op ... *[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 de tekst in bijlage II bij deze richtlijn;

25) bijlage III wordt geschraapt;

26) bijlage IV wordt vervangen door de tekst in bijlage III bij deze richtlijn;

27) bijlage V wordt vervangen door de tekst in bijlage IV bij deze richtlijn;

- 28) bijlage VIII wordt vervangen door de tekst in bijlage V bij deze richtlijn;
- 28 bis) bijlage XII wordt vervangen door de tekst in bijlage VI bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten moeten uiterlijk op ... *[PB: gelieve de datum in te voegen: vier jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen en bekendmaken 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.
3. Lidstaten die geen zeehavens hebben en die kunnen staven dat op jaarbasis minder dan 5 % van het totale aantal individuele vaartuigen dat gedurende de drie voorgaande jaren hun rivierhavens heeft aangedaan, schepen zijn die onder de toepassing van deze richtlijn vallen, mogen van de omzetting van deze richtlijn afwijken.

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

“I. Scheepsrisicoprofiel

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

1. Algemene parameters**(a) Type schip**

Passagiersschepen, olie- en chemicaliëntankers, gastankers, NLS-tankers en bulkschepen worden als een hoger risico beschouwd.

(b) Ouderdom van het schip

Schepen ouder dan 12 jaar worden als een hoger risico beschouwd.

(c) Prestaties van de vlaggenstaat

i) Schepen die onder de vlag varen van een staat die in de Unie en het gebied dat onder het MOU van Parijs valt een hoge aanhoudingsgraad heeft, worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die in de Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt een lage aanhoudingsgraad heeft, worden als een lager risico beschouwd.

iii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die alle in artikel 2, punt 1, genoemde verplichte IMO- en IAO-instrumenten heeft geratificeerd, worden als een lager risico beschouwd.

(d) Erkende organisaties

i) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad in de Unie of het gebied dat onder het Memorandum van overeenstemming van Parijs valt, laag of zeer laag prestatieniveau, worden als een hoger risico beschouwd.

- ii) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad in de Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt, hoog prestatieniveau, worden als een lager risico beschouwd.
 - iii) Schepen met een certificaat dat is afgegeven door op grond van Verordening (EG) nr. 391/2009 erkende organisaties.
- (e) Prestaties van de maatschappij
- i) Schepen van een maatschappij die zwak of zeer zwak presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen in de Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt, worden als een hoger risico beschouwd.
 - ii) Schepen van een maatschappij die sterk presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen in de Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt, worden als een lager risico beschouwd.

2. Historische parameters

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

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

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

Bij de bepaling van het risicoprofiel wordt vooral de nadruk gelegd op de parameters type schip, prestaties van de vlaggenstaat, erkende organisaties en prestaties van de maatschappij.

3. Milieuparameters

Schepen die bij inspecties tijdens de in bijlage II bedoelde periode meer dan het in bijlage II bedoelde aantal tekortkomingen hadden met betrekking tot het Marpol-verdrag, het AFS-verdrag, het BWM-verdrag, het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992, het Bunkerolieverdrag, het Verdrag van Nairobi en het Verdrag van Hongkong, en indien ten minste een van die tekortkomingen een grond is voor aanhouding, worden als een hoger risico beschouwd.

II. Inspectie van schepen

1. Periodieke inspecties

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

De lidstaten voeren een periodieke inspectie uit bij:

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

2. Aanvullende inspecties

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

2A. Dwingende factoren

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

- Schepen waarvan de classificatie om veiligheidsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Unie of in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.
- Schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat.
- Schepen die niet terug te vinden zijn de inspectiedatabank.
- Schepen die:
 - op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn,
 - beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluënten, of
 - op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreerd, waarbij de door de IMO vastgestelde routeringsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen, of
 - eerder een verbod kregen opgelegd (volgende inspectie na de opheffing van het besluit tot weigering van toegang), of
 - betrokken waren bij een ernstig incident, met name een grote brand aan boord, motorpanne en dodelijke ongevallen.

2B. Onverwachte factoren

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

- Schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken na de laatste inspectie in de Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.
- Schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten of haveninstanties klaarblijkelijke anomalieën zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een bedreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 23 van deze richtlijn, en die informatie van verkeersbegeleidingssystemen over de vaart van schepen kunnen bevatten.
- Schepen die niet hebben voldaan aan de verplichtingen inzake aanmelding als bedoeld in Richtlijn (EU) 2019/883.
- Schepen waarover een rapport of klacht, daaronder begrepen een klacht aan wal, is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft bij de veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken lidstaat het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt.
- Schepen met een openstaande ISM-tekortkoming (3 maanden na de vaststelling van de tekortkoming).
- Schepen die meer dan drie maanden geleden reeds eerder zijn aangehouden.
- Schepen waarbij problemen met de lading zijn vastgesteld, met name schadelijke en gevaarlijke ladingen.
- Schepen die op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.
- Schepen waarvan uit informatie uit betrouwbare bron blijkt dat hun risicoparameters verschillen van de geregistreerde parameters en dat het risiconiveau bijgevolg hoger ligt.
- Schepen waarvoor een actieplan is overeengekomen om tekortkomingen als bedoeld in artikel 19, lid 2 bis, weg te werken maar waarvoor de uitvoering van dat plan niet door een inspecteur is geverifieerd.

3. Inspectieregeling

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

a) een uitgebreide inspectie:

- schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd,
- passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd,

b) een eerste of, in voorkomend geval, een meer gedetailleerde inspectie:

- schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn, die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd,

c) in geval van een dwingende factor:

- wordt er, afhankelijk van het professionele oordeel van de inspecteur, een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie verricht van schepen met een hoog risicoprofiel en van passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
- wordt er een meer gedetailleerde inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn,
- wordt er een uitgebreide inspectie verricht van elk schip indien het de eerste inspectie betreft na de opheffing van een besluit tot weigering van toegang.

3B. Wanneer de bevoegde instantie beslist een schip van prioriteitsklasse II te inspecteren, is het volgende van toepassing:

a) een uitgebreide inspectie wordt verricht van:

- schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste vijf maanden niet zijn geïnspecteerd,
- passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, of
- passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een laag risicoprofiel die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd,

b) een eerste of, in voorkomend geval, een meer gedetailleerde inspectie wordt verricht van:

- schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn en die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, of
- schepen met een laag risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas-, NLS- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn en die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd,

c) in geval van een onverwachte factor:

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

“ONTWERP VAN SCHEEPSRISICOPROFIELEN
(als bedoeld in artikel 10, lid 2)

					Profiel				
					Schip met hoog risico (HRS)		Schip met normaal risico (SRS)	Schip met laag risico (LRS)	
Algemene parameters					Criteria	Wegingspunten	Criteria	Criteria	
1	Type schip				Chemicaliëntanker Gastanker Olietanker Bulkschip Passagiersschip NLS	1	Schip met noch hoog, noch laag risico	Alle typen	
2	Ouderdom van het schip				Alle typen > 12 j	1		Elke ouderdom	
3a	Vlag	Lage prestaties				2		Hoge prestaties	
3b		Alle in artikel 2 genoemde IMO-/IAO-instrumenten geratificeerd		-	-	Ja			
3c		(geschrapt)		(geschrapt)					
4a	Erkende organisatie	Prestaties	H	-	-	1		Hoog	
			M	-	-			-	
			L	Laag				-	
			VL	Zeer laag				-	
4b	Erkend door EU		-	-	Ja				
5	Maatschappij	Prestaties	H	-	-	2		Hoog	
			M	-	-			-	
			L	Laag				-	
			VL	Zeer laag				-	
Historische parameters									
6	Aantal tekortkomingen geregistreerd bij elke inspectie in voorgaande 36 maanden		Tekortkomingen	> 6 bij een van de inspecties	-			≤ 5 bij elke afzonderlijke inspectie (en ten minste één inspectie in voorgaande 36 maanden)	

7	Aantal aanhoudingen in voorgaande 36 maanden	Aanhoudingen	≥ 2 aanhoudingen	1	Geen aanhouding
Milieuparameters					
8	(geschrapt)	(geschrapt)	(geschrapt)	(geschrapt)	
9	Aantal tekortkomingen die betrekking hebben op het Marpol-verdrag, het AFS-verdrag, het BWM-verdrag, het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992, het Bunkerolieverdrag, het Verdrag van Nairobi en het Verdrag van Hongkong die in de voorafgaande 36 maanden bij elke inspectie zijn geregistreerd	Tekortkomingen	> 3 bij een van de inspecties, indien een van de tekortkomingen een grond is voor aanhouding	1	

HRS zijn schepen die voldoen aan de criteria met een totale waarde van 5 of meer wegingspunten. LRS zijn schepen die voldoen aan alle criteria van de parameters voor een klein risico.

SRS zijn schepen die noch HRS, noch LRS zijn.”

“BIJLAGE IV**LIJST VAN CERTIFICATEN EN DOCUMENTEN****(bedoeld in artikel 13, lid 1)**

Deel A Lijst van certificaten en documenten die, voor zover van toepassing, ten minste tijdens de in punt 2.2.3 vermelde inspectie moeten worden gecontroleerd (naargelang het geval):

1. Meetbrief;
2. Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties;
3. Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (SOLAS 1974, voorschrift I/12);
4. Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen (SOLAS 1974, voorschrift I/12);
5. Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen (SOLAS 1974, voorschrift I/12);
6. Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen (SOLAS 1974, voorschrift I/12);
7. Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (SOLAS 1974, voorschrift I/12);
8. Vrijstellingscertificaat (SOLAS 1974, voorschrift I/12);
9. Verklaring van minimum-bemanningssterkte (SOLAS 1974, voorschrift V/14.2);
10. Internationaal uitwateringscertificaat (1966) (LLC 66/88, artikel 16.1);
11. Internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering (LLC 66/88, artikel 16.2);
12. Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (Marpol bijlage I, voorschrift 7.1);
13. Internationaal certificaat betreffende voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (NLS) (Marpol bijlage II, voorschrift 9.1);
14. Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging van riool- of afvalwater (ISPPC) (Marpol bijlage IV, voorschrift 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging (IAPPC) (Marpol bijlage VI, voorschrift 6.1);
16. Internationaal energie-efficiëntiecertificaat (Marpol bijlage VI, voorschrift 6);
17. Internationaal ballastwaterbeheercertificaat (IBWMC) (BWMC, artikel 9.1, punt a), en voorschrift E-2);
18. Internationaal certificaat betreffende aangroeiwerende systemen (IAFS-certificaat) (AFS 2001 bijlage 4, voorschrift 2);
19. AFS-verklaring (AFS 2001 bijlage 4, voorschrift 5);
20. Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) of voorlopig internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISPS-code, deel A/19 en aanhangsels);
21. Vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren of matrozen die zijn afgegeven overeenkomstig het STCW-verdrag (STCW artikel VI, voorschrift I/2 en STCW-code sectie A-I/2);
22. Een kopie van het conformiteitsdocument of een kopie van het voorlopig conformiteitsdocument dat is afgegeven overeenkomstig de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie (DoC) (ISM-code) (SOLAS, voorschrift IX/4.2, ISM-code, punten 13 en 14);

23. Veiligheidsbeleidscertificaat of een voorlopig veiligheidsbeleidscertificaat dat is afgegeven overeenkomstig de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie (SMC) (SOLAS 1974, voorschrift IX/4.3, ISM-code, punten 13 en 14);
24. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gasen in bulk, of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gasen in bulk, naargelang het geval (IGC-code, voorschrift 1.5.4, of GC-code, voorschrift 1.6);
25. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, naargelang het geval (IBC-code, voorschrift 1.45.4, en BCH-code, voorschrift 1.6.3);
26. Certificaat van geschiktheid volgens de INF (Internationale code voor het veilig vervoer van verpakte bestraalde splijtstof, plutonium en hoogradioactief afval aan boord van schepen) (SOLAS, voorschrift VII/16, en INF-code, voorschrift 1.3);
26. Certificaat van geschiktheid volgens de INF (Internationale code voor het veilig vervoer van verpakte bestraalde splijtstof, plutonium en hoogradioactief afval aan boord van schepen) (SOLAS, voorschrift VII/16, en INF-code, voorschrift 1.3);
27. Certificaat van verzekering of enige andere financiële zekerheid ter zake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC 69/92, artikel VII.2);
28. Certificaat van verzekering of enige andere financiële zekerheid ter zake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (BUNKERS 2001, artikel 7.2);
29. Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid voor de verwijdering van wrakken (Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, artikel 12);
30. Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en Exploitatievergunning voor hogesnelheidsvaartuigen (SOLAS 1974, voorschrift X/3.2, en HSC-code 94/00, voorschriften 1.8.1 en 1.9);
31. Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren (SOLAS 1974, voorschrift II-2/19.4);
32. Vergunning voor het vervoer van graan en handboek voor het laden van graan (SOLAS 1974, voorschrift VI/9; Internationale code voor het veilig vervoer van graan in bulk, punt 3);
33. Verklaring van overeenstemming met de keuringsregeling scheepvaart (CAS), CAS-eindrapport en evaluatierapport (Marpol bijlage I, voorschriften 20 en 21; resolutie MEPC.94(46), als gewijzigd bij resolutie MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) en MEPC.236(65));
34. Continu overzichtsrapport (SOLAS 1974, voorschrift XI-1/5);
35. Oliejournaal, delen I en II (Marpol bijlage I, voorschriften 17 en 36);
36. Ladingjournaal (Marpol bijlage II, voorschrift 15);
37. Vuilnisjournaal, delen I en II (Marpol bijlage V, voorschrift 10.3); (Marpol bijlage V, voorschrift 10);
38. Vuilnisbeheersplan (Marpol bijlage V, voorschrift 10; resolutie MEPC.220(63));
39. Logboek en registratie van de generatie en de aan/uit-status van scheepsdieselmotoren (Marpol bijlage VI, voorschrift 13.5.3);
40. Logboek voor de overschakeling van brandstofolie (Marpol bijlage VI, voorschrift 14.6);
41. Journaal van ozonafbrekende stoffen (Marpol bijlage VI, voorschrift 12.6);
42. Ballastwaterjournaal (BWRB) (BWMC, artikel 9.1, punt b), en voorschrift B-2);
43. Vast aangebrachte brandblusinstallaties met gas – Certificaat van vrijstelling ten aanzien van laadruimten en lijst van ladingen (SOLAS 1974, voorschrift II-2/10.7.1.4);

44. Manifest of stuwplan voor gevaarlijke goederen (SOLAS 1974, voorschriften VII/4 en VII/7-2; Marpol bijlage III, voorschrift 54);
45. Voor olietankers, de registratie van het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen voor de laatste reis in ballast (Marpol bijlage I, voorschrift 31.2);
46. Plan voor samenwerking met opsporings- en reddingsdiensten voor passagiersschepen die op vaste routes varen (SOLAS 1974, voorschrift V/7.3);
47. Voor passagiersschepen, lijst van beperkingen met betrekking tot de exploitatie (SOLAS 1974, voorschrift V/30.2);
48. Nautische kaarten en nautische publicaties (SOLAS 1974, voorschrift V/19.2.1.4 en V/27);
49. Gegevens over de rusttijden en een overzicht van de werkregelingen aan boord (STCW-code, sectie A-VIII/1.5 en 1.7, IAO-verdrag nr. 180, artikel 5.7 en artikel 8.1, en MAV 2006, normen A.2.3.10 en A.2.3.12);
50. Documenten betreffende ruimten voor machines die zonder toezicht zijn (UMS) (SOLAS 1974, voorschrift II-I/46.3);
51. Certificaat verplicht overeenkomstig Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;
52. Bij ongevallen verplicht certificaat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee;
53. Een certificaat betreffende de inventaris van gevaarlijke materialen of een verklaring van overeenstemming, afhankelijk van hetgeen op grond van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van toepassing is; en
54. Conformiteitsdocument afgegeven krachtens 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.”

“BIJLAGE VI

PROCEDURES VOOR DE CONTROLE VAN SCHEPEN

(bedoeld in artikel 15, lid 1)

Bijlage I “Havenstaatscontroleprocedures” bij het MOU van Parijs en alle geldende bij het MOU van Parijs vastgestelde technische instructies en circulaires, in de versie die van kracht is:

Technische instructies van het Comité havenstaatcontrole (PSCC)

- PSCC41-2008-07 Gedragscode
- PSCC53-2020-08 Definities en afkortingen

Algemeen Memorandum van overeenstemming van Parijs

- PSCC54-2021-03 Soort inspectie
- PSCC56/2023/06 Aanhouding en maatregelen
- PSCC56/2023/04 Modelformulieren
- PSCC52-2019-05 Operationele controle
- PSCC43-2010-11 Vrijstellingen van de vlaggenstaat
- PSCC51/2018/13 Een activiteit stopzetten
- PSCC49-2016-11 Black-outtest
- PSCC53-2020-06 Weigering van toegang (verbod)
- PSCC50-2017-12 Bouw van bulkcarriers/olietankers
- PSCC43-2010-06 Droogdok
- PSCC53-2020-11 Toestaan van één enkele reis naar een reparatiewerf voor tekortkomingen in verband met “incidentele schade”

SOLAS-verdrag

- PSCC56/2023/05 ISM-code
- PSCC54-2021-02 ISPS-code
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (reisgegevensrecorder)
- PSCC43-2010-09 Materiaalveiligheidsinstructies
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Automatische ontkoppelingshaken van reddingsboten
- PSCC45-2012-10 Lekstabiliteit van tankschepen
- PSCC55-2022-05 Langeafstandsidentificatie en -tracking
- PSCC43-2010-28 Diktemetingen ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Diktemeting
- PSCC51-2018-11 Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen
- PSCC55-2022-02 IGF-code

Marpol-verdrag

- PSCC46-2013-18 Marpol bijlage I Olie-waterafscheider
- PSCC43-2010-39 Marpol bijlage II Nazuigen
- PSCC47-2014-08 Marpol bijlage III Internationale Maritieme Code voor Gevaarlijke Stoffen
- PSCC55-2022-07 Marpol bijlage IV Sanitair afval
- PSCC52-2019-07 Marpol bijlage V Vuilnis
- PSCC56/2023/07 Marpol bijlage VI Luchtverontreiniging
- PSCC43-2010-38 Wassen met ruwe olie
- PSCC44-2011-20 Marpol Onderzoek

Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen

- PSCC54-2021-06 Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen

AFS-verdrag

- PSCC47-2014-13 Aangroeiwerende verfsystemen

Bunkerolieverdrag

- PSCC56/2023/02 Verdragen betreffende de financiële aansprakelijkheid

Diplomering van zeevarenden en bemanning

- PSCC56/2023/08 Diplomering van zeevarenden en bemanning (STCW, MAV en SOLAS)

Verdrag voor het beheer van ballastwater

- PSCC51-2018-09 Verdrag voor het beheer van ballastwater

IAO-verdragen

- PSCC52-2019-10 Maritiem Arbeidsverdrag 2006 (MAV)
- PSCC53-2020-14 Arbeids- en rusttijden en geschiktheid om dienst te doen”

“BIJLAGE VIII**BEPALINGEN BETREFFENDE DE WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS EN
ANKERPLAATSEN IN DE UNIE**

(bedoeld in artikel 16 en artikel 21, lid 4)

- (2) Als aan de in artikel 16, lid 1, beschreven voorwaarden wordt voldaan, stelt de bevoegde autoriteit van de haven waar het schip voor de derde maal is aangehouden, de kapitein van het schip er schriftelijk van in kennis dat een besluit tot weigering van toegang zal worden uitgevaardigd dat onmiddellijk van kracht wordt nadat het schip de haven heeft verlaten. Het besluit tot weigering van toegang wordt onmiddellijk van kracht nadat het schip de haven heeft verlaten na het verhelpen van de tekortkomingen op grond waarvan het werd aangehouden.
- (3) De bevoegde autoriteit bezorgt een afschrift van het besluit tot weigering van toegang aan de administratie van de vlaggenstaat, de betrokken erkende organisatie, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs, de Commissie en het secretariaat van het MOU van Parijs. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat de informatie betreffende de weigering van toegang onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank.
- (4) Om het besluit tot weigering van toegang te laten intrekken moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat die het besluit tot weigering van toegang heeft opgelegd. Dat verzoek dient vergezeld te gaan van een document dat door de administratie van de vlaggenstaat is afgegeven na een bezoek aan boord van een door de administratie van de vlaggenstaat naar behoren gemachtigde controleur, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de toepasselijke bepalingen van de verdragen voldoet. De administratie van de vlaggenstaat levert aan de bevoegde instantie een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord. Het document kan de vorm aannemen van een officiële verklaring, die moet worden afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat en niet door een erkende organisatie.
- (5) Het verzoek om het besluit tot weigering van toegang in te trekken, moet eventueel ook vergezeld gaan van een document van het classificatiebureau dat het schip, na een bezoek aan boord door een controleur van het classificatiebureau, heeft geklasseerd en waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld. Het classificatiebureau levert aan de bevoegde autoriteit een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.
- (6) Het besluit tot weigering van toegang kan pas worden opgeheven nadat de in artikel 16 van deze richtlijn genoemde termijn is verstreken; de maatschappij moet een formeel verzoek richten tot de havenstaatautoriteit van de lidstaat die het verbod heeft opgelegd en de in de leden 3 en 4 gevraagde documenten verstrekken.

- (7) Een dergelijk verzoek, met inbegrip van de vereiste documenten, moet ten minste één maand voor het einde van de verbodsperiode worden ingediend bij de staat die het verbod heeft opgelegd. Als die termijn niet wordt gehaald, kan er een vertraging optreden van maximaal één maand nadat de staat die het verbod heeft opgelegd, het verzoek heeft ontvangen.
- (8) In het informatiesysteem wordt een dwingende factor aan het schip toegevoegd en het schip wordt bij zijn volgende aanloophaven/ankerplaats in het gebied onderworpen aan een inspectie van het type “uitgebreide inspectie”.
- (9) De bevoegde autoriteit moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs, de Commissie en het secretariaat van het MOU van Parijs. De bevoegde autoriteit zorgt er na de opheffing van de weigering van toegang tevens voor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt bijgewerkt.
- (10) Informatie over schepen waaraan de toegang tot havens en ankerplaatsen in de Unie is ontzegd, moet in de inspectiedatabank beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 26 en van bijlage XIII.”

“BIJLAGE XII**FUNCTIES VAN DE INSPECTIEDATABANK**

(bedoeld in artikel 24, lid 1)

- (1) De inspectiedatabank heeft ten minste de volgende functies:
- registreren van inspectiegegevens van lidstaten en van alle staten die ondertekenende partij zijn bij het MOU van Parijs;
 - verstrekken van gegevens over risicoprofielen van schepen en over te inspecteren schepen;
 - berekenen van de inspectieverplichtingen van elke lidstaat;
 - opstellen van de lijsten van sterk, normaal en zwak presterende vlaggenstaten als bedoeld in artikel 16, lid 1;
 - verstrekken van gegevens over de prestaties van maatschappijen;
 - bepalen van de elementen in risicogebieden die bij elke inspectie moeten worden gecontroleerd.
- (2) De inspectiedatabank moet kunnen worden aangepast aan toekomstige ontwikkelingen en kunnen worden gekoppeld aan andere Uniedatabanken op het gebied van de veiligheid van het scheepvaartverkeer, inclusief SafeSeaNet, waarbij gegevens zullen worden verstrekt over de werkelijke aanlopen van schepen in havens van de lidstaten, alsmede in voorkomend geval, aan relevante nationale informatiesystemen.
- (3) Er wordt voorzien in een deep hyperlink van de inspectiedatabank naar het Equasis-informatiesysteem. De lidstaten moedigen de inspecteurs aan de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie te raadplegen die via het Equasis-informatiesysteem toegankelijk zijn.”

