Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/3099

16.12.2024

RICHTLIJN (EU) 2024/3099 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 27 november 2024

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,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité [1],

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure [2],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad [3] bevat regels voor het systeem voor havenstaatcontrole-inspecties, waarbij in aanmerking komende schepen die havens in de Unie aandoen, worden geïnspecteerd om te controleren of de bekwaamheid van de bemanning aan boord en de staat en de uitrusting van het schip voldoen aan de eisen van internationale verdragen betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee, de bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen.

(2) Richtlijn 2009/16/EG is gebaseerd op de reeds bestaande vrijwillige overeenkomst van het op 26 januari 1982 ondertekende 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 in het MoU van Parijs en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), en heeft de technologie zich verder ontwikkeld. 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 door de lidstaten geratificeerd en in werking getreden. Het gaat om het op 13 februari 2004 aangenomen Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (BWM-verdrag) en het op 18 mei 2007 aangenomen Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Verdrag van Nairobi). Die internationale verdragen moeten worden opgenomen op 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 Richtlijn 2009/16/EG in haar geheel hoeft te worden gewijzigd. Zodra er voor een internationaal verdrag een overeengekomen niveau van ratificatie is bereikt, en het dus in werking treedt, en nadat het door de staten die het MoU van Parijs hebben ondertekend als relevant instrument is aangenomen, moet de lijst van verdragen in Richtlijn 2009/16/EG door de Commissie worden bijgewerkt.

[1] PB C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
[2] Standpunt van het Europees Parlement van 10 april 2024 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 18 november 2024.
[3] Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

(6) Het op 15 mei 2009 aangenomen Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig milieuvriendelijk recyclen van schepen (het "Verdrag van Hongkong") zal op 26 juni 2025 in werking treden. Richtlijn 2009/16/EG moet derhalve voorzien in de handhaving van dat verdrag.

(7) Met internationale visserijovereenkomsten en -verdragen, zoals de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (Overeenkomst van Kaapstad), Verdrag nr. 188 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende het werk in de visserijsector uit 2007 en het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen van 1995 (STCW-F-Verdrag) kunnen de veiligheid van vissersvaartuigen en de werk- en leefomstandigheden van vissers aan boord worden verbeterd en kan in die sector een gelijker internationaal speelveld worden gecreëerd.

(8) Vanwege hun geringe grootte zijn de meeste vissersvaartuigen in de Unie actief in territoriale wateren waardoor ze doorgaans niet in buitenlandse havens worden 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, wat ook de vissersvaartuigen zijn die het vaakst onder internationale verdragen vallen, in internationale wateren varen en andere havens aandoen dan die van 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 naar het huidige systeem van havenstaatcontrole te voorkomen, moet een parallel en afzonderlijk systeem voor havenstaatcontrole voor vissersvaartuigen worden opgezet.

(9) Vanwege de visserijpatronen doen die grotere vissersvaartuigen echter niet alle lidstaten aan. Daarom moet voor de lidstaten die dergelijke inspecties wensen uit te voeren, een vrijwillig systeem worden opgezet dat parallel loopt aan en losstaat van de huidige regeling voor havenstaatcontrole, om flexibiliteit te bieden in de manier waarop in de havenstaatcontrole normen worden ontwikkeld. Een dergelijk systeem voor havenstaatcontrole voor vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter en meer kan derhalve op organische wijze worden ontwikkeld door de lidstaten, de staten die het MoU van Parijs hebben ondertekend en de Commissie, zonder dat het in het huidige MoU van Parijs hoeft te worden opgenomen, teneinde de samenwerking bij havenstaatcontroles in havens in de Unie die dergelijke vaartuigen ontvangen en de veiligheid in de visserij, met inbegrip van de gezondheid en veiligheid van de vissers aan boord, te verbeteren. Daartoe moet een afzonderlijke module voor de bestaande inspectiedatabank worden ontwikkeld. Een dergelijk vrijwillig systeem kan de lidstaten, in de context van de procedure voor de bekrachtiging van de Overeenkomst van Kaapstad, helpen zich voor te bereiden op de inwerkingtreding van die overeenkomst, zoals gemachtigd bij Besluit 2014/195/EU van de Raad ([4]), teneinde de hoogst haalbare normen voor de veiligheid van grotere vissersvaartuigen vast te stellen.

(10) Het "billijk aandeel"-mechanisme zorgt voor een verdeling van de inspectielast over de staten die het MoU van Parijs hebben ondertekend. Aan elke ondertekenende staat wordt jaarlijks een bepaald aantal inspecties toegewezen. Dat aantal vertegenwoordigt zijn jaarlijks uit te voeren inspectieverplichting of "billijk aandeel". Of een schip in aanmerking komt voor inspectie, wordt in de eerste plaats bepaald door hoeveel tijd er sinds de laatste inspectie is verstreken in samenhang met het scheepsrisicoprofiel, dat de intervallen tussen de inspecties en de reikwijdte van de inspecties bepaalt. Schepen van prioriteitsklasse II mogen geïnspecteerd worden, schepen van prioriteitsklasse I moeten geïnspecteerd worden.

(11) Het moet de lidstaten worden toegestaan een aantal "prioritaire" inspecties niet uit te voeren zonder dat dit gevolgen heeft voor de naleving van hun inspectieverplichting. In sommige lidstaten kan het aantal schepen dat in een bepaald jaar de havens aandoet hoger of lager liggen dan de toegewezen inspectieverplichting. Een alternatieve methode voor de naleving van de "billijk aandeel"-mechanisme door die (overbelaste of onderbelaste) lidstaten werd niet flexibel genoeg bevonden; de desbetreffende bepalingen moeten daarom in overeenstemming worden gebracht met die van het MoU van Parijs.

(12) In bepaalde omstandigheden mogen de lidstaten inspecties van schepen ook uitstellen, mits het schip in de volgende aanloophaven of binnen 15 dagen wordt geïnspecteerd. Die mogelijkheid moet worden aangepast zodat alle lidstaten er gebruik van kunnen maken. Bepaalde categorieën schepen die geacht worden een hoger risico te vormen en daarom in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie, moeten hun geschatte aankomsttijd 72 uur vóór aankomst in een haven melden. Na enkele jaren werd echter geconcludeerd dat die verplichting te belastend was voor de exploitanten en geen toegevoegde waarde had, aangezien die informatie over de geschatte aankomsttijd al op een gemakkelijkere manier toegankelijk was voor de nationale autoriteiten via de Thetis-databank. Om die reden is de verplichting tot voorafgaande aanmelding afgeschaft in het MoU van Parijs, en moet Richtlijn 2009/16/EG derhalve dienovereenkomstig worden aangepast.

([4]) Besluit 2014/195/EU van de Raad van 17 februari 2014 waarbij de lidstaten worden gemachtigd om de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden (PB L 106 van 9.4.2014, blz. 4).

(13) Onder normale omstandigheden zijn inspecties van schepen van prioriteitsklasse II niet verplicht, maar optioneel. In lidstaten waar niet genoeg schepen die in aanmerking komen voor inspectie de haven aandoen om aan de jaarlijkse inspectieverplichting te voldoen, moeten schepen van prioriteitsklasse II echter wel worden geïnspecteerd om die verplichting toch te halen. Aangezien die inspecties de facto verplicht worden voor die lidstaten, is er mogelijk meer flexibiliteit nodig voor inspecties van schepen van prioriteitsklasse II, met name voor dergelijke lidstaten. Daarom moet het voor dergelijke lidstaten mogelijk zijn die inspecties uit te stellen, mits zij dergelijk uitstel rechtvaardigen.

(14) Indien een inspectie niet wordt uitgevoerd als gevolg van buitengewone en onvoorziene omstandigheden die het onmogelijk maken een inspectie uit te voeren, zoals een natuurramp, pandemie, noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid of terroristische aanslag, mag deze niet als een gemiste inspectie worden aangerekend. Die omstandigheden moeten naar behoren worden gestaafd en aan de Commissie worden gemeld.

(15) De voorbije tien jaar is het veiligheidsprofiel van schepen die Uniehavens aandoen verbeterd, ondanks de toename van het aantal schepen dat Uniehavens aandoet voor onder meer het vervoer van goederen over korte afstand tussen de voornaamste havens in de lidstaten en havens in geografisch Europa of in niet-Europese landen aan de Middellandse Zee en de Zwarte Zee. Havenstaatcontrole-inspecties worden steeds vaker benut om de milieuwetten te handhaven, bijvoorbeeld met betrekking tot zwavelemissies of het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen. In dat verband moet de Unie, in overeenstemming met haar toezeggingen met betrekking tot de bescherming van het mariene milieu, leiderschap blijven tonen in een sector die zowel op Europees als internationaal niveau gereguleerd is. Het scheepsrisicoprofiel, dat is opgesteld vóór 2009, had echter andere prioriteiten en is minder geschikt om de inspectie-inspanningen in de richting van de minst milieuvriendelijke vaartuigen te sturen. Het scheepsrisicoprofiel moet dus geactualiseerd worden zodat rekening kan worden gehouden met milieukwesties en meer belang kan worden gehecht aan de milieuprestaties van schepen.

(16) Nadat de IMO de herziening van haar koolstofintensiteitsindicator (CII) heeft afgerond, moet de Commissie beoordelen of die indicator geschikt is om als milieuparameter te worden gebruikt voor de bepaling van het risicoprofiel van een schip in het kader van Richtlijn 2009/16/EG, en in voorkomend geval overwegen om een wetgevingsvoorstel in te dienen.

(17) In 2019 werd in het kader van het MoU van Parijs een nieuwe methode goedgekeurd, waarbij lijsten van sterk, gemiddeld en zwak presterende landen werden vastgesteld als alternatief voor de witte, grijze en zwarte lijsten van vlaggenstaten. Bij de vaststelling van de desbetreffende uitvoeringshandelingen moet bijzondere aandacht worden besteed aan die methode, waarmee vlaggenstaten worden ingedeeld in verschillende categorieën. De uitvoering uit hoofde van deze richtlijn van die methode moet billijkheid garanderen, met name ten aanzien van de manier waarop vlaggenstaten met kleine vloten worden behandeld.

(18) 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. Dat is met name van belang bij uitgebreide inspecties, en ook bij inspecties van roropassagiersschepen op geregelde diensten, waarbij de exploitatie van het vaartuig in aanmerking kan worden genomen.

(19) Gezien hun omvang moeten uitgebreide inspecties door ten minste twee inspecteurs voor havenstaatcontrole worden uitgevoerd. Indien dat niet mogelijk is om objectieve redenen, zoals de specifieke kenmerken van de haven (beperkt personeel of beperkte toegankelijkheid), omdat de aankomst te kort van tevoren was gemeld of omdat er moest worden overgegaan tot een uitgebreide inspectie vanwege onverwachte of dwingende factoren, moeten de redenen naar behoren worden geregistreerd.

(20) 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 doeltreffendheid van de havenstaatcontrole moet derhalve worden verbeterd door meer gebruik te maken van elektronische certificaten, zodat de inspecties meer op het schip zijn toegespitst en beter voorbereid zijn.

(21) De havenstaatcontrole is complexer geworden door de toevoeging van nieuwe inspectievoorschriften, hetzij uit hoofde van het Unierecht, hetzij via de IMO, als blijk van de sterke onderlinge verwevenheid tussen gezondheids-, veiligheids-, beveiligings- en sociale overwegingen. Ambtenaren voor havenstaatcontrole moeten dus worden bij- en omgeschoold en hun opleiding moet permanent worden ontwikkeld. Daardoor kunnen de bevoegde instanties van de havenstaten nagaan of schepen die hun havens aandoen de toepasselijke internationale verdragen inzake maritieme veiligheid en beveiliging, bescherming van het mariene milieu en leef- en werkomstandigheden aan boord

naleven. De havenstaat moet bij het uitvoeren van dergelijke monitoringactiviteiten de bevoegdheden van de vlaggenstaat onverlet laten, zoals bepaald in Richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad ([5]).

(22) De vlaggenstaatadministraties van de lidstaten moeten overeenkomstig Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad ([6]) beschikken over een kwaliteitsbeheersysteem om de lidstaten te helpen hun prestaties als vlaggenstaten verder te verbeteren en om een gelijk speelveld tussen de administraties te waarborgen. Een soortgelijke eis voor de controle-instanties van de havenstaat moet de lidstaten in staat stellen om te certificeren dat de organisatie van die controle-instanties, alsook hun beleid, processen, middelen en documentatie geschikt zijn om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken. Om lidstaten voldoende tijd te geven om die eis ten uitvoer te leggen, moet voor de certificering van dat kwaliteitsbeheersysteem het gebruikelijke auditinterval van het systeem dat reeds bestaat uit hoofde van Richtlijn 2009/21/EG worden gevolgd.

(23) Teneinde de toepassing van Richtlijn 2009/16/EG te actualiseren zodat de lidstaten hun verplichtingen uit hoofde van het internationaal recht overeenkomstig die 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 lijst van verdragen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/16/EG vallen en de wijziging van de in het kader van 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 wetgeven ([7]). 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.

(24) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG met betrekking tot de lijst van verdragen die binnen het toepassingsgebied ervan vallen, de voorwaarden voor de toepassing van bijlage VII inzake uitgebreide inspecties, de uniforme reeks veiligheids- en beveiligingsrichtsnoeren en -procedures, alsook 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 Raad ([8]).

(25) Gelet op de volledige 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 die richtlijn niet later dan vijf jaar na de datum van omzetting van deze wijzigingsrichtlijn voor de eerste keer 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. De daaropvolgende evaluaties moeten om de vijf jaar plaatsvinden.

(26) 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 die doelstellingen te verwezenlijken.

(27) 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 verplichting om deze richtlijn om te zetten en uit te voeren, voor zover zij voldoen aan bepaalde criteria.

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

([5]) Richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de naleving en de handhaving van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006 (PB L 329 van 10.12.2013, blz. 1).

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

([7]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

([8]) 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) In artikel 2 wordt de eerste alinea als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt d) wordt vervangen door:

"d) het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (het "STCW-verdrag");";

ii) de volgende punten worden toegevoegd:

"l) het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, 2004 (het "BWM-verdrag");

m) het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007 (het "Verdrag van Nairobi");

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

b) punt 3 wordt geschrapt;

c) het volgende punt wordt ingevoegd:

"8 bis. "Inspectie": een verificatie van de staat 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, visering of verlenging van wettelijk voorgeschreven certificaten, en het daaruit voortvloeiende inspectierapport dat aan de kapitein van het schip wordt verstrekt is geen certificaat.";

d) de punten 11, 12 en 13 worden vervangen door:

"11. "Eerste inspectie": een inspectie door een inspecteur aan boord van een schip waarbij ten minste de uit hoofde van artikel 13, lid 1, vereiste controles.

12. "Meer gedetailleerde inspectie": een inspectie die de elementen van een eerste inspectie omvat waarbij het schip en de uitrusting en de bemanning, geheel of, in voorkomend geval, 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 bestrijkt.

13. "Uitgebreide inspectie": een inspectie die ten minste de in bijlage VII opgesomde onderdelen en de elementen van een eerste inspectie omvat. Een uitgebreide inspectie kan een meer gedetailleerde inspectie omvatten indien daarvoor overeenkomstig artikel 13, lid 3, gegronde redenen zijn.";

e) punt 20 wordt vervangen door:

"20. "Wettelijk voorgeschreven certificaat": een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig de toepasselijke verdragen afgegeven certificaat.".

2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

"3. Bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een staat die geen partij is bij een verdrag, zien de lidstaten erop toe dat dat schip en zijn 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 in het kader van het MoU van Parijs. Een schip dat vaart onder de vlag van een staat die geen partij is bij het CLC 1992, het Bunkerolieverdrag 2001 of het Verdrag van

Nairobi wordt niet automatisch onderworpen aan een meer gedetailleerde inspectie indien dat schip beschikt over een relevant certificaat dat is uitgegeven door een staat die wel partij is bij die verdragen en de inspecteur die de inspectie uitvoert een meer gedetailleerde inspectie overbodig acht. Dat besluit en de redenen daarvoor worden geregistreerd in de inspectiedatabank.

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 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977.";

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

"4 bis. De lidstaten mogen vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer aan havenstaatcontrole-inspecties onderwerpen. De Commissie kan, in samenwerking met de staten die het MoU van Parijs hebben ondertekend, richtsnoeren aannemen tot vaststelling van de nadere voorschriften voor een dergelijke parallelle en afzonderlijke specifieke havenstaatcontroleregeling voor die vissersvaartuigen.".

3) In artikel 5 wordt het volgende lid ingevoegd:

"2 bis. Inspecties van schepen door een lidstaat die de jaarlijkse inspectieverplichting van die lidstaat met 20 % of meer overschrijden worden niet in aanmerking genomen bij de berekening van de jaarlijkse inspectieverplichtingen van de partijen bij het MoU van Parijs.".

4) Artikel 6 wordt vervangen door:

"*Artikel 6*

Nadere voorschriften voor de naleving van de inspectieverplichting

1. Een lidstaat die nalaat de uit hoofde van artikel 5, lid 2, punt a), voorgeschreven inspecties uit te voeren, wordt desalniettemin geacht aan die eis te hebben voldaan als de gemiste inspecties niet meer bedragen dan 10 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I dat zijn havens en ankerplaatsen aandoet, ongeacht hun risicoprofiel.

2. Niettegenstaande het in lid 1 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.

3. Niettegenstaande het in lid 1 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) In artikel 7 worden de titel en de leden 1 en 2 vervangen door:

"*Artikel 7*

Nadere voorschriften voor een evenwichtige inspectieverplichting in de hele Unie

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

2. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II dat een haven in een lidstaat aandoet, kleiner is dan 150 % van het in artikel 5, lid 2, punt b), bedoelde inspectieaandeel van die lidstaat, wordt die lidstaat desalniettemin verondersteld zijn jaarlijkse inspectieverplichting na te komen als hij twee derde van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II dat zijn havens en ankerplaatsen aandoet, inspecteert.".

6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1, 2 en 3 worden vervangen door:

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

a) indien de inspectie binnen 15 dagen na het werkelijke tijdstip van vertrek kan worden uitgevoerd bij een volgende keer dat het schip een haven in dezelfde lidstaat aandoet, op voorwaarde dat het schip in de tussentijd geen andere haven binnen de Unie of in het onder het MoU van Parijs vallende gebied aandoet, met uitzondering van havens van de vlaggenstaat van het schip;

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 die inspectie uit te voeren, of

c) indien de inspectie van een schip, met inbegrip van roropassagiersschepen of hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst onderhouden, binnen 15 dagen na het werkelijke tijdstip van vertrek in dezelfde aanloophaven kan worden uitgevoerd.

Wanneer een lidstaat besluit een inspectie overeenkomstig de eerste alinea uit te stellen, telt die uitgestelde inspectie niet mee voor de naleving door die lidstaat van zijn in de artikelen 6 en 7 bedoelde jaarlijkse inspectieverplichting indien de uitgestelde inspectie als zodanig in de inspectiedatabank wordt geregistreerd.

2. Onder elk van 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 niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd:

a) indien de bevoegde instantie van oordeel is dat de inspectie een risico zou opleveren voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning of de haven, of voor het mariene milieu;

b) indien het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet, of

c) indien het schip gedurende een zodanig korte tijd de haven aandoet dat de inspectie niet naar behoren kan worden uitgevoerd.

Indien de omstandigheden in punt b) van toepassing zijn, nemen de lidstaten de nodige maatregelen om te waarborgen dat schepen die regelmatig gedurende de nachttijd een haven aandoen, zo nodig kunnen worden geïnspecteerd.

3. Indien een schip voor een ankerplaats niet wordt geïnspecteerd, wordt zulks niet als gemiste inspectie aangerekend indien:

a) het schip binnen 15 dagen na het werkelijke tijdstip van vertrek in een andere haven of ankerplaats in de Unie of in het onder het MoU van Parijs vallende gebied wordt geïnspecteerd overeenkomstig bijlage I;

b) het schip uitsluitend gedurende de nachttijd de haven aandoet, of gedurende een zodanig korte tijd 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) de bevoegde instantie van oordeel is dat de inspectie een risico zou opleveren voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning of de haven, of voor het mariene milieu, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd.";

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

"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 niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank geregistreerd. Die omstandigheden moeten naar behoren worden gestaafd en aan de Commissie worden gemeld.".

7) Artikel 9 wordt geschrapt.

8) In artikel 10 worden de leden 2 en 3 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 zijn de algemene parameters gebaseerd op het type, de leeftijd, en de vlag van het schip, 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 73/78, het AFS-verdrag 2001, het BMW-verdrag, het CLC 1992, het Bunkerolieverdrag 2001, het Verdrag van Nairobi en het Verdrag van Hongkong.

3. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met daarin de methode voor het beoordelen van algemene risicoparameters aangaande met name de vlaggenstaatcriteria en de prestatiecriteria voor maatschappijen die zijn vastgesteld in het kader van het MoU van Parijs in 2019 waarbij lijsten worden opgesteld van sterk, gemiddeld en zwak presterende landen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.".

9) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1, punt c), wordt vervangen door:

"c) tevreden is met de algemene staat, met inbegrip van de hygiënische omstandigheden, en met de machinekamer en de accommodatie van het schip.";

b) lid 2 wordt 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:

a) schepen met een hoog risicoprofiel;

b) passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, tankers met vloeibare gevaarlijke stoffen (noxious liquid substances — NLS) en chemicaliëntankers ouder dan 12 jaar;

c) schepen met een hoog risicoprofiel en passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS-tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar, in het geval van dwingende of onverwachte factoren;

d) schepen die aan inspectie moeten worden onderworpen nadat overeenkomstig artikel 16 en artikel 21, lid 4, een besluit tot weigering van toegang is uitgevaardigd.";

b) lid 3 wordt geschrapt;

c) lid 4 wordt vervangen door:

"4. Een uitgebreide inspectie wordt, voor zover mogelijk, uitgevoerd door ten minste twee inspecteurs van de havenstaatcontrole. Indien dit niet mogelijk is, worden de redenen daarvoor naar behoren geregistreerd in de inspectiedatabank. De reikwijdte van een uitgebreide inspectie, met inbegrip van de te inspecteren risicogebieden, wordt omschreven in bijlage VII. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen met nadere voorschriften 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 roropassagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op een geregelde dienst die overeenkomstig dit artikel worden geïnspecteerd.";

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

"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, punt a), van bijlage XVII genoemde inspecties uit te laten voeren.".

12) Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 tot en met 4 worden vervangen door:

"1. Een lidstaat weigert de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen aan:

a) elk schip dat vaart onder de vlag van een staat die 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 in de loop van de afgelopen 36 maanden meer dan twee keer is aangehouden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MoU van Parijs heeft ondertekend, of

b) elk schip dat vaart onder de vlag van een staat die staat op de lijst van sterk of gemiddeld 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 in de loop van de afgelopen 24 maanden meer dan twee keer is aangehouden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MoU van Parijs heeft ondertekend.

De eerste alinea van dit lid 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.

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.

Indien het schip onderworpen is aan een tweede weigering van toegang, wordt die weigering van toegang ten vroegste twaalf maanden na de datum van uitvaardiging ingetrokken.

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. Een dergelijk derde besluit tot weigering van toegang kan uitsluitend worden ingetrokken nadat een periode van 24 maanden sinds de datum van uitvaardiging van die weigering is verstreken, en indien:

a) het schip vaart onder de vlag van een staat waarvan de aanhoudings-graad niet is opgenomen op de lijst van zwak presterende landen of lijst van gemiddeld presterende landen;

b) 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 Raad (*) erkende organisaties;

c) het schip wordt geëxploiteerd door een maatschappij die goed presteert overeenkomstig bijlage I, deel I.1, en

d) aan de voorwaarden van bijlage VIII, punten 3 tot en met 6, is voldaan.

Elk schip dat 24 maanden na de datum van uitvaardiging van de weigering van toegang niet aan de in de eerste alinea neergelegde criteria voldoet, wordt permanent de toegang tot de havens en ankerplaatsen in de Unie geweigerd.

4. Elke aanhouding volgend op een derde weigering van toegang, in een haven of ankerplaats in de Unie, van een schip dat de vlag voert van een staat die is opgenomen op de lijst van gemiddeld of zwak presterende landen leidt tot een permanente weigering van de toegang tot alle havens of ankerplaatsen in de Unie.

(*) 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).";

b) de volgende leden worden ingevoegd:

"4 bis. Indien een schip dat onder de vlag vaart van een staat die is opgenomen op de lijst van sterk presterende landen, dat drie keer of meer de toegang is geweigerd en dat bij de eerste inspectie in de Unie sinds die derde of elke daaropvolgende weigering van toegang, wordt aangehouden in een haven of ankerplaats van de Unie, wordt het schip:

a) gedurende 24 maanden de toegang tot alle havens en ankerplaatsen van de Unie 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 van de Unie geweigerd als het wettelijk voorgeschreven certificaat en het classificatiecertificaat niet is afgegeven door een of meer krachtens Verordening (EG) nr. 391/2009 erkende organisaties.

4 ter. In gevallen waarin overeenkomstig artikel 21, lid 4, een maatregel tot weigering van toegang van toepassing is, wordt de periode voor een weigering van toegang voor meervoudige aanhoudingen met 12 maanden verlengd.".

13) In artikel 17 wordt de eerste alinea vervangen door:

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

14) In artikel 19, lid 4, komt de eerste alinea als volgt te luiden:

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

(*) Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).".

15) In artikel 20 wordt lid 1 vervangen door:

"1. De eigenaar of de exploitant van het schip of de vertegenwoordiger van de eigenaar of de exploitant 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.".

16) 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 van dit artikel 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 toestemming hebben om uit te varen op voorwaarde dat zij voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen door zich vervolgens naar de in lid 1 van dit artikel aangegeven reparatiewerf te begeven, maar verzuimen dit te doen.

Het bevel tot weigering van toegang geldt vanaf de datum waarop het is uitgevaardigd. Het besluit tot weigering van toegang wordt ten vroegste twaalf 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) de leden 5 en 6 worden vervangen door:

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

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

Indien, in de in lid 4, eerste alinea, punt b), genoemde omstandigheden, en indien de in lid 1 genoemde reparatiewerf zich niet in een lidstaat bevindt, de bevoegde instantie van de lidstaat waar de tekortkomingen aan het schip zijn geconstateerd vaststelt dat het schip die reparatiewerf niet heeft aangedaan, waarschuwt zij onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere lidstaten.

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

6. In afwijking van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende veiligheidsredenen, om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of om overeenkomstig lid 1, tekortkomingen te verhelpen, de toegang van een schip als bedoeld in dat lid tot een bepaalde haven of ankerplaats 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 heeft genomen om de veilige binnenkomst van dat schip tot die haven of ankerplaats ten genoegen van de bevoegde instantie van die lidstaat te waarborgen.”.

17) In artikel 22 wordt lid 7 vervangen door:

“7. In samenwerking met de lidstaten en de staten die het MoU van Parijs hebben ondertekend, en op basis van de deskundigheid en ervaring op lidstaatniveau die in de Unie en in het kader van het MoU van Parijs zijn opgedaan, ontwikkelt de Commissie ter aanvulling op het opleidingsbeleid van het MoU van Parijs, een opleidingsprogramma ter ondersteuning van de door de lidstaten verzorgde opleidingen en uitgevoerde beoordelingen van de vaardigheden van inspecteurs van de havenstaatcontrole, teneinde havenstaatcontrolepraktijken te harmoniseren.

In samenwerking met de lidstaten en de staten die het MoU van Parijs hebben ondertekend moet de Commissie permanent nieuwe opleidingsbehoeften vaststellen en hierop inspelen, en zo input bieden om de curricula, de syllabi en de inhoud van het opleidingsprogramma voor inspecteurs aan te passen, met name wat betreft nieuwe maritieme-veiligheidsuitdagingen in verband met milieu-, sociale en arbeidskwesties en nieuwe technologieën, alsook input wat betreft de uit de desbetreffende instrumenten voortvloeiende extra verplichtingen.”.

18) In artikel 23 worden de leden 1 en 2 vervangen door:

“1. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om te waarborgen dat hun loodsen die betrokken zijn bij het aanleggen en losmaken van schepen of werkzaam zijn op schepen die op weg zijn naar een haven van een lidstaat of via de wateren van een lidstaat varen de bevoegde instantie van de havenstaat of kuststaat, naargelang wat van toepassing is, onmiddellijk inlichten wanneer zij bij het vervullen van hun normale taken opmerken dat er klaarblijkelijke anomalieën zijn die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid, waaronder de veilige vaart van het schip of de veiligheid van de opvarenden, of die het mariene milieu schade zouden kunnen berokkenen.

2. Indien havenautoriteiten of haveninstanties bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip klaarblijkelijke anomalieën vertoont die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid, waaronder de veilige vaart van het schip en de veiligheid van de opvarenden, of die het mariene milieu schade zouden kunnen berokkenen, stellen zij de bevoegde instantie van de havenstaat daarvan onmiddellijk in kennis.”.

19) In artikel 24 worden de leden 2 en 3 vervangen door:

“2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te verzekeren dat de informatie over de werkelijke aankomsttijd en de werkelijke vertrektijd van elk schip dat hun havens of ankerplaatsen aandoet, alsook de identificatiecode van de betrokken haven of ankerplaats 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, punt 1.2 en punt 2, a) en b), bij deze richtlijn.

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 haalbaar vóór de overdracht ervan naar de databank 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.".

20) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 24 bis*

Elektronische certificaten

De Commissie stelt in nauwe samenwerking met de lidstaten uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van de functionele en technische specificaties voor een valideringsinstrument voor elektronische wettelijk voorgeschreven certificaten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 31, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.".

21) Artikel 25 wordt vervangen door:

"*Artikel 25*

Informatie-uitwisseling en samenwerking

Iedere lidstaat waarborgt dat zijn havenautoriteiten of -instanties en andere betrokken autoriteiten of instanties aan de bevoegde instantie 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 Raad (*), alsook, indien van toepassing, Verordening (EG) nr. 725/2004;

b) informatie over schepen die uitgevaren zijn zonder te hebben voldaan aan artikel 7 van Richtlijn (EU) 2019/883;

c) informatie over schepen die om veiligheidsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht de haven te verlaten;

d) informatie betreffende klaarblijkelijke, overeenkomstig artikel 23 gemelde anomalieën.

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

22) Artikel 30 wordt vervangen door:

"*Artikel 30*

Toezicht op de naleving door en de prestaties van 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 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 kwaliteitsbeheersysteem voor de operationele delen van de vlaggenstaatgerelateerde activiteiten van zijn administratie die rechtstreeks betrokken zijn bij inspecties. Dat kwaliteitsbeheersysteem wordt uiterlijk 6 juli 2032 gecertificeerd overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.".

23) Artikel 30 bis wordt vervangen door:

"*Artikel 30 bis*

Gedelegeerde handelingen

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 30 ter gedelegeerde handelingen vast teneinde artikel 2, punt 1, te wijzigen wat betreft de daarin vervatte lijst van verdragen zodra die verdragen in het kader van het MoU van Parijs als relevant instrument zijn vastgesteld, en teneinde bijlage VI te wijzigen om de in het kader van het MoU van Parijs en in die

bijlage vastgestelde lijst van procedures, richtsnoeren, instructies en circulaires met betrekking tot havenstaatcontrole aan te vullen of bij te werken.”.

24) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“*Artikel 31 bis*

Wijzigingen van de verdragen

De wijzigingen van de verdragen zijn van toepassing onverminderd de conformiteitscontroleprocedure van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.”.

25) Artikel 33 wordt vervangen door:

“*Artikel 33*

Uitvoeringshandelingen

Bij de vaststelling van de in artikel 10, lid 3, artikel 14, lid 4, artikel 15, lid 4, artikel 18 bis, lid 7, artikel 23, lid 5, artikel 24 bis, lid 1, en artikel 27, tweede alinea, bedoelde uitvoeringshandelingen overeenkomstig de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedures ziet de Commissie er in het bijzonder op toe dat in deze handelingen rekening wordt gehouden met de expertise en ervaring die zijn opgedaan met het inspectiesysteem in de Unie en wordt voortgebouwd op de expertise van het MoU van Parijs.”.

26) Artikel 35 wordt vervangen door:

“*Artikel 35*

Evaluatie van de uitvoering

De Commissie dient uiterlijk 6 juli 2032 en daarna elke vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en naleving van deze richtlijn. Op basis daarvan bepaalt de Commissie of het nodig is een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn in te dienen of verdere rechtshandelingen op dit gebied op te stellen.

Nadat de IMO de herziening van haar koolstofintensiteitsindicator (CII) heeft afgerond, beoordeelt de Commissie of die indicator geschikt is om bij de bepaling van het risicoprofiel van een schip in het kader van deze richtlijn te worden gebruikt als milieuparameter. Op basis van die beoordeling overweegt de Commissie in voorkomend geval een wetgevingsvoorstel in te dienen.”.

27) Bijlage I wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn.

28) Bijlage II wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn.

29) Bijlage III wordt geschrapt.

30) Bijlage IV wordt vervangen door de tekst in bijlage III bij deze richtlijn.

31) Bijlage VI wordt vervangen door de tekst in bijlage IV bij deze richtlijn.

32) Bijlage VIII wordt vervangen door de tekst in bijlage V bij deze richtlijn.

33) Bijlage XII wordt vervangen door de tekst in bijlage VI bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 6 juli 2027 aan deze richtlijn te voldoen en maken deze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de 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. In afwijking van lid 1 mogen lidstaten die geen zeehavens hebben en die kunnen aantonen 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, afwijken van de verplichting om deze richtlijn om te zetten en uit te voeren.

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 Straatsburg, 27 november 2024.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
R. METSOLA	BÓKA J.

BIJLAGE I

"BIJLAGE I

ELEMENTEN VAN HET COMMUNAUTAIRE SYSTEEM INZAKE HAVENSTAATINSPECTIE

(als bedoeld in artikel 5)

Het communautaire systeem inzake havenstaatinspectie omvat de volgende elementen:

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, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers worden als een hoger risico beschouwd.

b) Leeftijd 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 en 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 en het gebied dat onder het MoU van Parijs valt, laag of zeer laag prestatieniveau, worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad in de Unie en 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 overeenkomstig 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 en 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 en 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 die risicoprofielen 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 73/78, het AFS-verdrag 2001, het BMW-verdrag, het CLC 1992, het Bunkerolieverdrag 2001, het Verdrag van Nairobi en het Verdrag van Hongkong, worden als een hoger risico beschouwd.

II. Inspectie van schepen

1. Periodieke inspecties

Periodieke inspecties worden verricht met vooraf vastgestelde tussenpozen. 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 het tijdsinterval tussen twee periodieke inspecties toenemen naarmate het risico afneemt.

De lidstaten voeren een periodieke inspectie uit bij:

— elk schip met een hoog risicoprofiel dat gedurende 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 vijfde maand in aanmerking voor inspectie;

— elk schip met een normaal risicoprofiel dat gedurende 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 tiende maand in aanmerking voor inspectie;

— elk schip met een laag risicoprofiel dat gedurende 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 vierentwintigste 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 er sprake is van een of meer van de volgende dwingende of onverwachte factoren. De noodzaak om op basis van onverwachte factoren een dergelijke aanvullende inspectie te verrichten, wordt evenwel overgelaten aan het professionele oordeel van de inspecteur.

2A. Dwingende factoren

Schepen waarop 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 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 zijn terug te vinden de inspectiedatabank.

— Schepen die:

— op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn;

— beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluenten;

— op onberekenbare of onveilige wijze hebben gemanoeuvreerd, waarbij de door de IMO vastgestelde routeringsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen;

— eerder een verbod opgelegd hebben gekregen (eerste 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, een defecte motor of dodelijke ongevallen.

2B. Onverwachte factoren

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

— Schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voorheen 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 met door loodsen of havenautoriteiten of -instanties gemelde klaarblijkelijke anomalieën die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een dreiging kunnen vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 23 van deze richtlijn. Die meldingen kunnen informatie van verkeersbegeleidingssystemen over de vaart van schepen omvatten.

— Schepen die niet hebben voldaan aan de verplichtingen inzake aanmelding als bedoeld in Richtlijn (EU) 2019/883.

— Schepen waarover een melding 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 de melding of klacht als kennelijk ongegrond beschouwt.

— Schepen met een openstaande ISM-tekortkoming (drie 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 in verband met schadelijke of gevaarlijke ladingen.

— Schepen die op zodanige wijze zijn geëxploiteerd dat zij een gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.

— Schepen waarover informatie uit betrouwbare bron is vrijgekomen, waaruit 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, te verhelpen waarna de uitvoering van dat plan echter niet door een inspecteur is geverifieerd.

3. Inspectieregeling

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

a) een uitgebreide inspectie wordt verricht van:

— schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd

— passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, 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 wordt verricht van:

— schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, 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, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar;

— wordt er een meer gedetailleerde inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar zijn;

— wordt er een uitgebreide inspectie verricht van elk schip indien het de eerste inspectie betreft nadat een besluit tot weigering van toegang is opgeheven.

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 5 maanden niet zijn geïnspecteerd;

— passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, of

— passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, 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, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar zijn, die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, of

— schepen met een laag risicoprofiel die geen passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS-tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar zijn, 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 of van passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar;

— wordt er een meer gedetailleerde inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, bulkschepen, olietankers, gastankers, NLS- tankers of chemicaliëntankers, ouder dan 12 jaar zijn.”.

BIJLAGE II

"BIJLAGE II

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	Wegings-punten	Criteria	Criteria
1	Type schip			Passagiersschip, bulkschip, olietanker, gastanker, NLS- tanker of chemicaliëntanker	1	Schip met noch hoog, noch laag risico	Alle typen
2	Leeftijd van het schip			Alle typen > 12 j	1		Elke leeftijd
3a	Vlag	Lage prestaties			2		Hoge prestaties
3b		Alle in artikel 2 genoemde IMO-/IAO-instrumenten geratificeerd		—	—		Ja
4a	Erkende organisatie	Prestaties	H	—	—		Hoog
			G	—	—		—
			L	Laag	1		—
			ZL	Zeer laag			—
4b		Erkend door EU		—	—		Ja
5	Maatschappij	Prestaties	H	—	—		Hoog
			G	—	—		—
			L	Laag	2		—
			ZL	Zeer laag			—

			Profiel			
			Schip met hoog risico (HRS)		Schip met normaal risico (SRS)	Schip met laag risico (LRS)
Algemene parameters			Criteria	Wegings-punten	Criteria	Criteria
Historische parameters						
6	Aantal tekortkomingen geregistreerd bij elke inspectie in voorgaande 36 maanden	Tekortkomingen	> 6 bij een van de inspecties	1		≤ 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	Aantal tekortkomingen die betrekking hebben op het Marpol-verdrag 73/78, het AFS-verdrag 2001, het BMW-verdrag, het CLC 1992, het Bunkerolieverdrag 2001, het Verdrag van Nairobi en het Verdrag van Hongkong, die in de voorafgaande 36 maanden bij elke inspectie zijn geregistreerd	Tekortkomingen	> 2 bij een van de inspecties	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 laag risico.

SRS zijn schepen die noch HRS, noch LRS zijn.

”

BIJLAGE III

"BIJLAGE IV

LIJST VAN CERTIFICATEN EN DOCUMENTEN

(als bedoeld in artikel 13, lid 1)

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

1. Internationale 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 certificaat van uitwatering (LL 66, artikel 16.1);
11. Internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering (LL 66, 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) (BWM-verdrag, artikel 9.1, punt a), en voorschrift E-2);
18. Internationaal certificaat betreffende het aangroeiwerend verfsysteem (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-verdrag, 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 1974, 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 gassen in bulk, of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen 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 1974, 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 (het Bunkerolieverdrag 2001, artikel 7.2);

29. Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid voor de verwijdering van wrakken (het Verdrag van Nairobi, 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 73/78, 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 73/78, bijlage I, voorschriften 17 en 36);

36. Ladingjournaal (Marpol 73/78, bijlage II, voorschrift 15);

37. Vuilnisjournaal, delen I en II (Marpol 73/78, bijlage V, voorschrift 10.3);

38. Vuilnisbeheersplan (Marpol 73/78, bijlage V, voorschrift 10; resolutie MEPC.220(63));

39. Logboek en registratie van de generatie en de aan/uit-status van scheepsdieselmotoren (Marpol 73/78, bijlage VI, voorschrift 13.5.3);

40. Logboek voor de overschakeling van brandstofolie (Marpol 73/78, bijlage VI, voorschrift 14.6);

41. Journaal van ozonafbrekende stoffen (Marpol 73/78, 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 73/78, bijlage III, voorschrift 54);

45. Voor olietankers, de registratie van het bewakings- en regelsysteem voor olielozingen voor de laatste reis in ballast (Marpol 73/78, 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, artikelen 5.7 en 8.1, en Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (MAV), normen A.2.3.10 en A.2.3.12);

50. Maritiem arbeidscertificaat;

51. Conformiteitsverklaring voor maritieme arbeid, delen I en II;

52. Documenten betreffende ruimten voor machines zonder toezicht (UMS) (SOLAS 1974, voorschrift II-I/46.3);

53. Certificaten verplicht overeenkomstig Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad (*);

54. Certificaat verplicht overeenkomstig Verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad (**);

55. 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 (***);

56. Conformiteitsdocument dat is afgegeven op grond van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad (****).

(*) 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).

(**) 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 bij ongevallen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 24).

(***) 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).

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

BIJLAGE IV

"BIJLAGE VI

PROCEDURES VOOR DE CONTROLE VAN SCHEPEN

(als bedoeld in artikel 15, lid 1)

Alle in het kader van het MoU van Parijs vastgestelde technische instructies en circulaires, in de versies die van kracht zijn:

Technische instructies van het Comité havenstaatcontrole (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Gedragscode

— PSCC53-2020-08 Definities en afkortingen

Algemeen MoU 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 (LRIT)

— 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

— PSCC53-2020-14 Arbeids- en rusttijden en geschiktheid om dienst te doen".

BIJLAGE V

"BIJLAGE VIII

BEPALINGEN BETREFFENDE DE WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS EN ANKERPLAATSEN IN DE UNIE

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

1) Als aan de in artikel 16, lid 1, beschreven voorwaarden wordt voldaan, stelt de bevoegde instantie 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.

2) De bevoegde instantie 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.

3) Om het besluit tot weigering van toegang te laten intrekken, moet de eigenaar of de exploitant van het schip een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat die het besluit tot weigering van toegang heeft opgelegd. Een dergelijk verzoek dient vergezeld te gaan van een document dat door de administratie van de vlaggenstaat wordt afgegeven na een bezoek aan boord van een door de administratie van de vlaggenstaat naar behoren gemachtigde inspecteur, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in 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.

4) Het verzoek om het besluit tot weigering van toegang in te trekken, moet in voorkomend geval 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 instantie een bewijs dat er een bezoek aan boord heeft plaatsgevonden.

5) Het besluit tot weigering van toegang kan pas worden opgeheven nadat de in artikel 16 van deze richtlijn genoemde termijn is verstreken en de maatschappij moet een formeel verzoek richten tot de havenstaatautoriteit van de lidstaat die het verbod heeft opgelegd en de in de punten 3 en 4 gevraagde documenten verstrekken.

6) 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.

7) In het informatiesysteem wordt een dwingende factor aan het schip toegevoegd en genoteerd dat het schip in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie bij zijn volgende aanloophaven/ankerplaats in het gebied dat onder het MoU van Parijs valt.

8) De bevoegde instantie moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MoU van Parijs, de Commissie en het secretariaat van het MoU van Parijs. De bevoegde instantie zorgt er ook voor dat de informatie betreffende de weigering van de toegang onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank.

9) Informatie over schepen waaraan de toegang tot havens in de Unie is ontzegd, moet in de inspectiedatabank beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig artikel 26 en bijlage XIII.".

BIJLAGE VI

"BIJLAGE XII

FUNCTIONALITEITEN VAN DE INSPECTIEDATABANK

(als bedoeld in artikel 24, lid 1)

1) De inspectiedatabank heeft ten minste de volgende functionaliteiten:

   — Registreren van inspectiegegevens van lidstaten en van alle andere 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, gemiddeld 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, en, 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.".