

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 131



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

52e jaargang

28 mei 2009

Inhoud

I Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is

VERORDENINGEN

- ★ Verordening (EG) nr. 390/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van de gemeenschappelijke visuminstructies aan de diplomatieke en consulaire beroepspos­ten in verband met de invoering van biometrische identificatiemiddelen, met inbegrip van bepalingen over de organisatie van de inontvangstneming en de behandeling van visum­aanvragen 1
- ★ 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 ⁽¹⁾ 11
- ★ 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 ⁽¹⁾ .. 24

RICHTLIJNEN

- ★ Richtlijn 2009/15/EG 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 en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽¹⁾ 47
- ★ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole ⁽¹⁾ 57

Prijs: 26 EUR

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

(Vervolg z.o.z.)

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

★ Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart ⁽¹⁾	101
★ Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾	114
★ Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen ⁽¹⁾	128
★ Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EG) Nr. 390/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 april 2009

tot wijziging van de gemeenschappelijke visuminstructies aan de diplomatieke en consulaire beroepspos­ten in verband met de invoering van biometrische identificatiemiddelen, met inbegrip van bepalingen over de organisatie van de inontvangstneming en de behandeling van visumaanvragen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 62, punt 2, onder b), ii),

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van de Europese toezichthouder voor gegevensbescherming ⁽¹⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Teneinde een betrouwbare verificatie en identificatie van aanvragers te waarborgen, moeten biometrische gegevens in het bij Beschikking 2004/412/EG van de Raad ⁽³⁾ opgezette visuminformatiesysteem (VIS) worden verwerkt en moet worden gezorgd voor een juridisch kader voor het verzamelen van deze biometrische kenmerken. De toepassing van het VIS vereist voorts nieuwe organisatievormen voor de inontvangstneming van visumaanvragen.

(2) Met de integratie van biometrische kenmerken in het VIS wordt een belangrijke stap gezet naar het gebruik van nieuwe elementen die een betrouwbaarder verband leggen tussen de houder van het visum en het paspoort om

te voorkomen dat gebruik wordt gemaakt van valse identiteiten. De persoonlijke verschijning van de aanvrager moet daarom — in elk geval voor de eerste aanvraag — een van de basisvoorwaarden zijn voor de afgifte van een visum en de registratie van biometrische kenmerken in het VIS.

(3) De biometrische kenmerken zijn gekozen in Verordening (EG) nr. 767/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende het visuminformatiesysteem (VIS) en de uitwisseling tussen de lidstaten van informatie op het gebied van visa voor kort verblijf („VIS-verordening”) ⁽⁴⁾.

(4) In deze verordening worden de normen voor het verzamelen van deze biometrische kenmerken vastgesteld door naar de relevante voorschriften van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) te verwijzen. Er zijn geen aanvullende technische specificaties vereist om de interoperabiliteit te waarborgen.

(5) Elk document, gegeven of biometrisch kenmerk dat in de loop van een visumaanvraag door een lidstaat wordt ontvangen, wordt als consulaire document beschouwd in de zin van het Verdrag van Wenen inzake consulaire betrekkingen van 24 april 1963 en wordt op passende wijze behandeld.

(6) Teneinde de registratie van aanvragers te vergemakkelijken en de kosten voor de lidstaten te beperken, moeten behalve de bestaande „vertegenwoordigingsregeling” ook nieuwe organisatorische mogelijkheden worden overwogen. In de eerste plaats moet een specifiek type vertegenwoordiging, beperkt tot het aannemen van aanvragen en de afname van biometrische kenmerken, worden toegevoegd aan de gemeenschappelijke visuminstructies aan de diplomatieke en consulaire beroepspos­ten ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ PB C 321 van 29.12.2006, blz. 38.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 10 juli 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 5 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van het Europees Parlement van 25 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽³⁾ PB L 213 van 15.6.2004, blz. 5.

⁽⁴⁾ PB L 218 van 13.8.2008, blz. 60.

⁽⁵⁾ PB C 326 van 22.12.2005, blz. 1.

- (7) Er moeten andere mogelijkheden worden geïntroduceerd, zoals co-locaties, gemeenschappelijke aanvraagcentra, honorair consuls en samenwerking met externe dienstverleners. Voor deze keuzemogelijkheden moet een passend rechtskader worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met gegevensbeschermingsaangelegenheden. De lidstaten moeten, overeenkomstig de voorwaarden die in het kader van dit rechtsinstrument zijn vastgesteld, kunnen bepalen van welke organisatiestructuur zij in elk derde land gebruik zullen maken. Gedetailleerde gegevens betreffende deze structuren moeten door de Commissie worden bekendgemaakt.
- (8) Bij de organisatie van de samenwerking moeten de lidstaten erop toezien dat de aanvragers worden doorverwezen naar de lidstaat die bevoegd is hun aanvraag te behandelen.
- (9) Er moeten regelingen worden getroffen voor situaties waarin voor het in ontvangst nemen van aanvragen de lidstaten besluiten om, met het oog op het vergemakkelijken van de procedure, met een externe dienstverlener samen te werken. Hiertoe kan worden besloten indien samenwerking met andere lidstaten in de vorm van beperkte vertegenwoordiging, co-locatie of een gemeenschappelijk aanvraagcentrum wegens bijzondere omstandigheden of om redenen die verband houden met de plaatselijke situatie niet aangewezen blijkt voor de betrokken lidstaat. Bij de vaststelling van dergelijke regelingen moeten de algemene beginselen voor de afgifte van visa worden nageleefd, met inachtneming van de gegevensbeschermingsvoorschriften van Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁽¹⁾. Bij het vaststellen en uitvoeren van dergelijke regelingen moet er tevens rekening mee worden gehouden dat „visumshopping” moet worden voorkomen.
- (10) De samenwerking van de lidstaten met externe dienstverleners moet worden geregeld in een rechtsinstrument dat bepalingen bevat betreffende hun precieze verantwoordelijkheden, de rechtstreekse en volledige toegang tot hun gebouwen, voorlichting aan de aanvragers, vertrouwelijkheid en de betreffende omstandigheden, voorwaarden en procedures voor de opschorting of beëindiging van de samenwerking.
- (11) Door de lidstaten toe te staan met een externe dienstverlener samen te werken voor het in ontvangst nemen van aanvragen en tegelijkertijd het instellen van het beginsel van één loket voor de indiening van aanvragen, schept deze verordening een afwijking van de algemene regel van de persoonlijke verschijning (zoals bepaald in deel III, punt 4, van de gemeenschappelijke visuminstructie). Dit laat de mogelijkheid om de aanvrager op te roepen voor een persoonlijk gesprek en toekomstige rechtsinstrumenten die deze aangelegenheden regelen, onverlet.
- (12) Teneinde naleving van de voorschriften inzake gegevensbescherming te waarborgen, is de groep, ingesteld door artikel 29 van Richtlijn 95/46/EG geraadpleegd.
- (13) Richtlijn 95/46/EG is van toepassing voor de lidstaten wanneer ter uitvoering van deze verordening persoonsgegevens worden verwerkt.
- (14) De lidstaten moeten voor alle aanvragers de mogelijkheid behouden rechtstreeks een aanvraag in te dienen bij hun diplomatieke missies of consulaire posten.
- (15) Om de procedure voor een eventuele volgende aanvraag te vergemakkelijken, moet het mogelijk zijn vingerafdrukken uit de eerste vermelding in het VIS binnen een termijn van 59 maanden te kopiëren. Na afloop van deze termijn moeten de vingerafdrukken opnieuw worden genomen.
- (16) Gezien de verplichting om biometrische kenmerken te verzamelen, is het niet langer toegestaan een beroep te doen op commerciële tussenpersonen, zoals reisagentschappen, voor de eerste aanvraag, maar is dat alleen toegestaan voor volgende aanvragen.
- (17) De gemeenschappelijke visuminstructies moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (18) De Commissie dient drie jaar nadat het VIS is gestart met werkzaamheden en daarna iedere vier jaar een verslag in over de implementatie van deze verordening.
- (19) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk het organiseren van de inontvangstneming en de behandeling van aanvragen met het oog op het opnemen van biometrische gegevens in het VIS en de invoering van gemeenschappelijke normen en van interoperabele biometrische kenmerken en van gemeenschappelijke voorschriften voor alle lidstaten die aan het gemeenschappelijk visumbeleid van de Gemeenschap deelnemen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in datzelfde artikel weergegele evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (20) Overeenkomstig de artikelen 1 en 2 van het Protocol betreffende de positie van Denemarken, dat is gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, neemt Denemarken niet deel aan de aanneming van deze verordening, die niet bindend is voor, noch van toepassing is in Denemarken. Aangezien deze verordening voortbouwt op het Schengenacquis uit hoofde van de bepalingen van titel IV van het derde deel van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, beslist Denemarken, overeenkomstig artikel 5 van dat protocol, binnen een termijn van zes maanden na de datum van aanneming van deze verordening, of het deze in zijn nationale wetgeving zal omzetten.

⁽¹⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

(21) Wat IJsland en Noorwegen betreft, vormt deze verordening een ontwikkeling van de bepalingen van het Schengenacquis als bedoeld in de tussen de Raad van de Europese Unie en de Republiek IJsland en het Koninkrijk Noorwegen gesloten overeenkomst inzake de wijze waarop IJsland en Noorwegen worden betrokken bij de uitvoering, de toepassing en de ontwikkeling van het Schengenacquis ⁽¹⁾, die vallen onder artikel 1, punt B, van Besluit 1999/437/EG van de Raad ⁽²⁾ inzake bepaalde toepassingsbepalingen van die overeenkomst.

(22) Deze verordening vormt een ontwikkeling van de bepalingen van het Schengenacquis waaraan het Verenigd Koninkrijk niet deelneemt, overeenkomstig Besluit 2000/365/EG van de Raad van 29 mei 2000 betreffende het verzoek van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland deel te mogen nemen aan enkele van de bepalingen van het Schengenacquis ⁽³⁾. Het Verenigd Koninkrijk neemt derhalve niet deel aan de aanneming van deze verordening en deze is bijgevolg niet verbindend voor, noch van toepassing op die lidstaat.

(23) Deze verordening vormt een ontwikkeling van de bepalingen van het Schengenacquis waaraan Ierland niet deelneemt, overeenkomstig Besluit 2002/192/EG van de Raad van 28 februari 2002 betreffende het verzoek van Ierland deel te mogen nemen aan bepalingen van het Schengenacquis ⁽⁴⁾. Ierland neemt derhalve niet deel aan de aanneming van deze verordening en deze is niet bindend voor, noch van toepassing in Ierland.

(24) Wat Zwitserland betreft, houdt deze verordening een ontwikkeling in van de bepalingen van het Schengenacquis in de zin van de Overeenkomst tussen de Europese Unie, de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake de wijze waarop Zwitserland wordt betrokken bij de uitvoering, de toepassing en de ontwikkeling van het Schengenacquis ⁽⁵⁾, die vallen onder het gebied bedoeld in artikel 1, punt B, van Besluit 1999/437/EG, juncto artikel 3 van Besluit 2008/146/EG van de Raad ⁽⁶⁾.

(25) Wat Liechtenstein betreft, houdt deze verordening een ontwikkeling in van de bepalingen van het Schengenacquis in de zin van het Protocol tussen de Europese Unie, de Europese Gemeenschap, de Zwitserse Bondsstaat en het Vorstendom Liechtenstein betreffende de toetreding van het Vorstendom Liechtenstein tot de Overeenkomst gesloten tussen de Europese Unie, de Europese

Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake de wijze waarop Zwitserland wordt betrokken bij de uitvoering, de toepassing en de ontwikkeling van het Schengenacquis, die vallen onder het gebied bedoeld in artikel 1, punt B, van Besluit 1999/437/EG, juncto artikel 3 van Besluit 2008/261/EG van de Raad ⁽⁷⁾.

(26) Wat Cyprus betreft, vormt deze verordening een op het Schengenacquis voortbouwend of anderszins daaraan gerelateerd rechtsbesluit in de zin van artikel 3, lid 2, van de Toetredingsakte van 2003.

(27) Deze verordening is een rechtshandeling die voortbouwt op het Schengenacquis of anderszins daaraan is gerelateerd zoals bedoeld in artikel 4, lid 2, van de Toetredingsakte van 2005,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van de gemeenschappelijke visuminstructies

De gemeenschappelijke visuminstructies aan de diplomatieke en consulaire beroepsposen worden als volgt gewijzigd:

1) Deel II wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 1.2, onder b), worden de volgende alinea's toegevoegd:

„Een lidstaat mag ook een of meer andere lidstaten in beperkte mate vertegenwoordigen voor uitsluitend het in ontvangst nemen van aanvragen en de afname van biometrische kenmerken. De desbetreffende bepalingen van punt 1.2, onder c) en e), zijn van toepassing. Het in ontvangst nemen en de toezending van aanvragen en gegevens aan de vertegenwoordigde lidstaat geschieden met inachtneming van de toepasselijke gegevensbeschermings- en veiligheidsvoorschriften.

De vertegenwoordigde lidstaat ziet erop toe dat de gegevens volledig versleuteld worden, ongeacht of deze elektronisch dan wel fysiek op een elektronische gegevensdrager worden overgedragen door de autoriteiten van de vertegenwoordigende lidstaat aan de autoriteiten van de vertegenwoordigde lidstaat.

⁽¹⁾ PB L 176 van 10.7.1999, blz. 36.

⁽²⁾ PB L 176 van 10.7.1999, blz. 31.

⁽³⁾ PB L 131 van 1.6.2000, blz. 43.

⁽⁴⁾ PB L 64 van 7.3.2002, blz. 20.

⁽⁵⁾ PB L 53 van 27.2.2008, blz. 52.

⁽⁶⁾ PB L 53 van 27.2.2008, blz. 1.

⁽⁷⁾ PB L 83 van 26.3.2008, blz. 3.

In het geval dat derde landen de versleuteling verbieden van gegevens die elektronisch worden overgedragen door de autoriteiten van de vertegenwoordigende lidstaat aan de autoriteiten van de vertegenwoordigde lidstaat, staat de vertegenwoordigde lidstaat niet toe dat de vertegenwoordigende lidstaat gegevens langs elektronische weg overdraagt.

In dat geval zorgt de vertegenwoordigde lidstaat ervoor dat de elektronische gegevens volledig worden versleuteld en fysiek op een elektronische gegevensdrager van de autoriteiten van de vertegenwoordigende lidstaat aan de autoriteiten van de vertegenwoordigde lidstaat worden overgedragen door een consulaire ambtenaar van een lidstaat of, indien voor deze overdracht buitensporige of onredelijke maatregelen moeten worden genomen, op een andere veilige en beveiligde manier, bijvoorbeeld door in het betrokken derde land gebruik te maken van erkende dienstverleners die ervaring hebben met het vervoeren van gevoelige documenten en gegevens.

In alle gevallen wordt het niveau van beveiliging van de overdracht aangepast aan de graad van gevoeligheid van de gegevens.

De lidstaten of de Gemeenschap trachten met de betrokken derde landen overeenstemming te bereiken over de opheffing van het verbod van versleuteling van gegevens die elektronisch worden overgedragen tussen de autoriteiten van de betrokken lidstaten.”;

b) punt d) wordt vervangen door:

„d) De regeling voor de onder a) en b) bedoelde vertegenwoordiging en beperkte vertegenwoordiging ten behoeve van de afgifte van eenvormige visa is weergegeven in de tabel betreffende de vertegenwoordiging bij afgifte van eenvormige visa in bijlage 18.”.

2) Deel III wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

„1. Visumaanvragen

1.1. Visumaanvraagformulier — aantal exemplaren per aanvraag

Aanvragers dienen ook het aanvraagformulier voor een eenvormig visum in te vullen. Een aanvraag voor een eenvormig visum moet worden ingediend door middel van het geharmoniseerde formulier dat overeenkomt met het model in bijlage 16.

Er dient in ten minste één exemplaar van het aanvraagformulier te worden ingevuld zodat deze onder andere voor de raadpleging van de centrale au-

toriteiten kan worden gebruikt. Voor zover de nationale administratieve procedures daartoe nopen, kunnen de lidstaten meerdere exemplaren verlangen.

1.2. Biometrische kenmerken

a) De lidstaten verzamelen biometrische kenmerken, die de gezichtsopname en tien vingerafdrukken van de aanvrager omvatten, overeenkomstig de in het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het VN-Verdrag inzake de rechten van het kind vastgelegde waarborgen.

Bij de indiening van de eerste aanvraag dient de aanvrager persoonlijk te verschijnen. Op dat ogenblik worden de volgende biometrische kenmerken verzameld:

— een gescande of op het ogenblik van de aanvraag genomen foto, en

— tien vlak genomen en digitaal verzamelde vingerafdrukken.

Indien de bij een voorgaande aanvraag van de aanvrager genomen vingerafdrukken minder dan 59 maanden vóór de datum van de nieuwe aanvraag, voor het eerst in het visuminformatiesysteem (VIS) werden opgenomen, worden zij naar de volgende aanvraag gekopieerd.

Bij gerede twijfel over de identiteit van de aanvrager, zal de diplomatieke of consulaire post evenwel binnen de hierboven vermelde periode vingerafdrukken nemen.

Voorts kan de aanvrager verlangen dat zijn vingerafdrukken worden genomen wanneer op het tijdstip van indiening van de aanvraag niet onmiddellijk kan worden bevestigd dat de vingerafdrukken werden genomen binnen de hierboven gespecificeerde termijn.

Overeenkomstig artikel 9, punt 5, van de VIS-verordening wordt de bij elke aanvraag gevoegde foto in het VIS opgenomen. Hiervoor behoeft de aanvrager niet persoonlijk te verschijnen.

De technische voorschriften voor de foto moeten in overeenstemming zijn met de internationale normen die zijn vastgelegd in ICAO Doc 9303, deel 1, zesde editie.

De vingerafdrukken worden genomen overeenkomstig de ICAO-normen en Beschikking 2006/648/EG van de Commissie van 22 september 2006 tot vaststelling van de technische specificaties betreffende de normen voor biometrische kenmerken in verband met de ontwikkeling van het visuminformatiesysteem (*).

De biometrische kenmerken worden verzameld door gekwalificeerde en naar behoren gemachtigde personeelsleden van de diplomatieke of consulaire post en van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van visa aan de grens. Onder het toezicht van de diplomatieke of consulaire posten mogen de biometrische kenmerken ook worden verzameld door gekwalificeerde en naar behoren gemachtigde personeelsleden van een honorair consul of externe dienstverlener als bedoeld in deel VII, de punten 1.3 en 1.4.

De gegevens dienen uitsluitend in het VIS te worden ingevoerd door naar behoren bevoegde consulaire medewerkers overeenkomstig artikel 6, lid 1, artikel 7, en artikel 9, leden 5 en 6, van de VIS-verordening.

De lidstaten zorgen ervoor dat volledig gebruik wordt gemaakt van alle zoekcriteria zoals bedoeld in artikel 15 van de VIS-verordening om onjuiste afkeuringen en identificaties te voorkomen.

b) Uitzonderingen

De volgende aanvragers zijn vrijgesteld van de verplichte afname van vingerafdrukken:

- kinderen jonger dan twaalf jaar;
- personen bij wie het nemen van vingerafdrukken fysiek onmogelijk is. Indien het mogelijk is vingerafdrukken te nemen, ook al zijn het er minder dan tien, dan moet het betrokken aantal vingerafdrukken worden genomen. Gaat het evenwel om een tijdelijke onmogelijkheid, dan moeten van de aanvrager bij de volgende aanvraag vingerafdrukken worden genomen. De diplomatieke of consulaire posten en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van visa aan de grens, zijn gerechtigd om nadere verduidelijking betreffende de redenen voor de tijdelijke onmogelijkheid te verzoeken. De lidstaten zorgen ervoor dat er passende procedures zijn ter waarborging van de waardigheid van de aanvrager in het geval dat er moeilijkheden zijn bij het opnemen van de gegevens. Als het nemen van vingerafdrukken fysiek onmogelijk is, dan mag dit geen invloed hebben op de verlening of weigering van een visum;

- staatshoofden en regeringsleiders en leden van de nationale regering met begeleidende echtgenoten, alsmede de leden van hun officiële delegatie die door regeringen van de lidstaten of door internationale organisaties zijn uitgenodigd voor een officieel doel;
- vorsten en andere hooggeplaatste leden van een koninklijke familie, die door regeringen van de lidstaten of door internationale organisaties zijn uitgenodigd voor een officieel doel.

In elk van deze gevallen wordt in het VIS de vermelding „niet van toepassing” ingevoerd.

(*) PB L 267 van 27.9.2006, blz. 41.”;

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

„5. Gedrag van het personeel

De diplomatieke of consulaire posten van de lidstaten zien erop toe dat aanvragers op correcte wijze worden bejegend.

Bij de verrichting van hun taken eerbiedigen consulaire medewerkers de menselijke waardigheid volledig. Elke maatregel staat in verhouding tot de daarmee nagestreefde doeleinden.

In de uitvoering van hun werkzaamheden dienen consulaire medewerkers zich te onthouden van discriminatie op grond van geslacht, ras of etnische afkomst, godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid.”.

3) Punt 1 van deel VII wordt vervangen door:

„1. Organisatie van visumafdelingen

1.1. *Organisatie van de inontvangstneming en de behandeling van visumaanvragen*

De organisatie van de inontvangstneming en de behandeling van aanvragen valt onder de bevoegdheid van de respectieve lidstaten. In beginsel worden aanvragen bij een diplomatieke of consulaire post van een lidstaat ingediend.

De lidstaten zullen:

- hun diplomatieke of consulaire posten en hun autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van visa aan de grens, voorzien van de voor de verzameling van biometrische kenmerken vereiste benodigdheden, en voorzien de kantoren van hun honorair consuls van de daartoe vereiste benodigdheden indien zij van hun diensten gebruikmaken om biometrische kenmerken te verzamelen overeenkomstig punt 1.3, en/of

- in het kader van de plaatselijke consulaire samenwerking of via andere passende contacten met een of meer andere lidstaten samenwerken, in de vorm van beperkte vertegenwoordiging, co-locatie of een gemeenschappelijk aanvraagcentrum, overeenkomstig punt 1.2.

In bijzondere omstandigheden of om redenen in verband met de plaatselijke situatie, bijvoorbeeld wanneer:

- het grote aantal aanvragers niet toelaat het in ontvangst nemen van aanvragen en van gegevens tijdig en in behoorlijke omstandigheden te organiseren, of
- het niet mogelijk is op een andere wijze te zorgen voor een goede territoriale dekking van het betrokken derde land,

en wanneer bovengenoemde vormen van samenwerking niet geschikt blijken te zijn voor de betrokken lidstaat, mag een lidstaat, in laatste instantie, met een externe dienstverlener samenwerken, overeenkomstig punt 1.4.

Onverminderd het recht om de persoonlijke verschijning van de aanvrager te verlangen (overeenkomstig deel III, punt 4) mag de gekozen regeling er niet toe leiden dat de aanvrager op meer dan één locatie persoonlijk moet verschijnen om een aanvraag in te dienen.

1.2. Vormen van samenwerking tussen de lidstaten

- Wanneer voor co-locatie wordt gekozen, behandelen de personeelsleden van de diplomatieke of consulaire posten van een of meer lidstaten de aan hen gerichte aanvragen (met inbegrip van de biometrische kenmerken) in de diplomatieke of consulaire post van een andere lidstaat en maken zij gebruik van de apparatuur van die lidstaat. De betrokken lidstaten stellen in overleg de duur en de voorwaarden voor beëindiging van de co-locatie vast, alsmede het aandeel van de visumleges dat wordt ontvangen door de lidstaat waarvan de diplomatieke of consulaire post wordt gebruikt.
- Wanneer „gemeenschappelijke aanvraagcentra” worden opgezet, worden de personeelsleden van de diplomatieke en consulaire posten van twee of meer lidstaten samen in een gebouw ondergebracht met het oog op de inontvangstneming van de aan hen gerichte aanvragen (met inbegrip van de biometrische kenmerken). De aanvragers worden doorverwezen naar de lidstaat die bevoegd is hun aanvraag te behandelen. De lidstaten stellen in onderling overleg vast hoe lang deze samenwerking zal duren, welke voorwaarden gelden voor de beëindiging ervan en hoe de kosten over de deelnemende lidstaten wor-

den verdeeld. Eén lidstaat is verantwoordelijk voor overeenkomsten met betrekking tot facilitaire aanlegenheden en diplomatieke betrekkingen met het gastland.

1.3. Beroep op honorair consuls

Honorair consuls kunnen ook worden gemachtigd alle of sommige van de in punt 1.5 bedoelde taken te verrichten. Er worden passende maatregelen genomen om de veiligheid en de gegevensbescherming te waarborgen.

Indien de honorair consul niet een ambtenaar van een lidstaat is, dient de uitvoering van deze taken te voldoen aan de in bijlage 19 genoemde vereisten, met uitzondering van het bepaalde in punt C, c) van die bijlage.

Indien de honorair consul een ambtenaar van een lidstaat is, ziet de betrokken lidstaat erop toe dat vereisten gelden die vergelijkbaar zijn met de vereisten die van toepassing zouden zijn indien de taken door zijn diplomatieke of consulaire post zouden worden uitgevoerd.

1.4. Samenwerking met externe dienstverleners

De lidstaten streven ernaar samen met één of meer lidstaten met een externe dienstverlener samen te werken, onverminderd de voorschriften inzake overheidsopdrachten en mededinging.

De samenwerking met een externe dienstverlener berust op een rechtsinstrument dat voldoet aan de voorschriften van bijlage 19.

De lidstaten wisselen binnen het kader van de plaatselijke consulaire samenwerking informatie uit over de selectie van externe dienstverleners en de vaststelling van de voorwaarden van hun respectieve rechtsinstrumenten.

1.5. Vormen van samenwerking met externe dienstverleners

Aan een externe dienstverlener kunnen een of meer van de volgende taken worden toevertrouwd:

- het verstrekken van algemene informatie over de visumvereisten en -aanvraagformulieren;
- het informeren van de aanvrager, op basis van een checklist, over de verlangde bewijsstukken;
- het verzamelen van gegevens en van aanvragen (met inbegrip van de biometrische kenmerken) en het doorzenden van de aanvraag aan de diplomatieke of consulaire post;

- d) het innen van de legesrechten;
- e) het maken van afspraken voor het persoonlijk verschijnen op de diplomatieke of consulaire post of bij de externe dienstverlener;
- f) het verzamelen van de reisdocumenten (waaronder, indien van toepassing, van een kennisgeving van weigering) van de diplomatieke of consulaire post en de terugzending daarvan aan de aanvrager.

1.6. *Verplichtingen van de lidstaten*

Bij de keuze van externe dienstverleners verricht/verrichten de betrokken lidstaat/lidstaten een grondig onderzoek naar de solvabiliteit en de betrouwbaarheid van de onderneming (waarbij de vergunningen, de inschrijving in het handelsregister, de ondernemingsstatuten en de contracten met banken worden gecontroleerd) en ziet/zien hij/zij erop toe dat zich geen belangenconflicten voordoen.

De betrokken lidstaten zorgen ervoor dat de geselecteerde externe dienstverlener de voorwaarden die hem in het in punt 1.4 genoemde rechtsinstrument zijn gesteld, naleeft.

De betrokken lidstaten blijven verantwoordelijk voor het naleven van de gegevensbeschermingsregels voor de gegevensverwerking en staan onder toezicht overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (*).

Samenwerking met een externe dienstverlener houdt geen beperking of uitsluiting in van de aansprakelijkheid die voortvloeit uit het nationale recht van de betrokken lidstaten voor schendingen van de bepalingen met betrekking tot de persoonsgegevens van aanvragers en de behandeling van visa. Deze bepaling doet geen afbreuk aan mogelijk rechtstreeks verhaal tegen de externe dienstverlener op grond van het nationale recht van het betrokken derde land.

De betrokken lidstaten zorgen ervoor dat de gegevens volledig worden versleuteld, ongeacht of deze elektronisch dan wel fysiek op een elektronische gegevensdrager worden overgedragen door de externe dienstverlener aan de autoriteiten van de betrokken lidstaten.

In het geval dat derde landen de versleuteling verbieden van gegevens die elektronisch worden overgedragen

door de externe dienstverlener aan de autoriteiten van de betrokken lidstaten, staan de betrokken lidstaten niet toe dat de externe dienstverlener gegevens langs elektronische weg overdraagt.

In een dergelijk geval zorgen de betrokken lidstaten ervoor dat de elektronische gegevens volledig worden versleuteld en fysiek op een elektronische gegevensdrager van de externe dienstverlener aan de autoriteiten van de betrokken lidstaten worden overgedragen door een consulaire ambtenaar van een lidstaat of, indien voor deze overdracht buitensporige of onredelijke maatregelen moeten worden genomen, op een andere veilige en beveiligde manier, bijvoorbeeld door in het betrokken derde land gebruik te maken van erkende dienstverleners die ervaring hebben met het vervoeren van gevoelige documenten en gegevens.

In alle gevallen wordt het niveau van beveiliging van de overdracht aangepast aan de gevoelige aard van de gegevens.

De lidstaten of de Gemeenschap trachten met de betrokken derde landen overeenstemming te bereiken over de opheffing van het verbod van versleuteling van gegevens die elektronisch worden overgedragen tussen de externe dienstverlener en de autoriteiten van de betrokken lidstaten.

De betrokken lidstaten leiden de externe dienstverlener zodanig op dat deze beschikt over de kennis die vereist is voor een goede dienstverlening en voor toereikende informatie aan de aanvragers.

De betrokken lidstaten zorgen er bij gerede twijfel voor dat vingerafdrukken, wanneer de vingerafdrukken door de externe dienstverlener zijn genomen, op de diplomatieke of consulaire post kunnen worden geverifieerd.

Het onderzoek van aanvragen, in voorkomend geval het persoonlijk onderhoud, het goedkeuringproces en het printen en aanbrengen van visumstickers worden uitsluitend door de diplomatieke of consulaire post verricht.

Externe dienstverleners hebben in geen geval toegang tot het VIS. De toegang tot het VIS is uitsluitend voorbehouden aan naar behoren gemachtigde medewerkers van diplomatieke of consulaire posten.

De betrokken lidstaten houden de uitvoering van het in punt 1.4 bedoelde rechtsinstrument nauwlettend in het oog, onder meer:

- a) de algemene informatie over de visumvereisten en aanvraagformulieren die de externe dienstverlener aan aanvragers verstrekt;
- b) de technische en organisatorische veiligheidsmaatregelen om persoonsgegevens te beveiligen tegen onopzettelijke of onrechtmatige vernietiging, onopzettelijk verlies, vervalsing, niet-toegelaten verspreiding of toegang, met name wanneer de samenwerking doorzending van dossiers en gegevens aan de diplomatieke of consulaire post van de betrokken lidstaten omvat, en tegen enige andere vorm van onwettige verwerking van de persoonsgegevens;
- c) het verzamelen en doorzenden van biometrische kenmerken;
- d) de maatregelen ter waarborging van de naleving van bepalingen inzake gegevensbescherming.

De diplomatieke of consulaire posten van de betrokken lidstaten voeren daartoe regelmatig onaangekondigde controles uit in het gebouw van de externe dienstverlener.

1.7. *Dienstverleningskosten*

Externe dienstverleners mogen, naast de in bijlage 12 vastgestelde legesrechten, dienstverleningskosten in rekening brengen. De dienstverleningskosten staan in verhouding tot de kosten voor de externe dienstverlener van het uitvoeren van een of meer van de in punt 1.5 genoemde taken.

Die dienstverleningskosten worden gespecificeerd in het in punt 1.4 genoemde rechtsinstrument.

In het kader van de plaatselijke consulaire samenwerking zorgen de lidstaten ervoor dat de aan een aanvrager in rekening gebrachte dienstverleningskosten naar behoren de door de externe dienstverlener verleende diensten weerspiegelen en aan de plaatselijke omstandigheden zijn aangepast. Voorts streven zij er naar de dienstverleningskosten te harmoniseren.

De dienstverleningskosten mogen niet meer bedragen dan de helft van de visumleges als genoemd in bijlage 12, ongeacht de mogelijke ontheffingen van de visumleges als bedoeld in bijlage 12.

De betrokken lidstaten behouden voor alle aanvragers de mogelijkheid rechtstreeks een aanvraag in te dienen bij hun diplomatieke missies of consulaire posten.

1.8. *Informatie*

Accurate informatie over de wijzen waarop een afspraak kan worden gemaakt en een aanvraag kan worden ingediend, wordt door de diplomatieke en consulaire posten van lidstaten aan het publiek bekendgemaakt.

1.9. *Continuïteit van de dienstverlening*

In het geval dat de samenwerking met andere lidstaten of een externe dienstverlener wordt beëindigd, zorgen de lidstaten ervoor dat de continuïteit van de volledige dienstverlening is gewaarborgd.

1.10. *Besluit en publicatie*

Lidstaten dienen de Commissie in kennis te stellen van de wijze waarop zij voornemens zijn de ontvangst en behandeling van aanvragen op elke consulaire vestiging te organiseren. De Commissie draagt zorg voor een goede openbaarmaking.

De lidstaten verstrekken de Commissie een afschrift van het in punt 1.4 bedoelde rechtsinstrument.

(*) PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.”

4) Punt 5.2 van deel VIII wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel komt als volgt te luiden:

„5.2. *Samenwerking van de diplomatieke en consulaire posten van de lidstaten met commerciële tussenpersonen*”;

b) tussen de titel en punt 5.2 a) wordt de volgende zin ingevoegd:

„Voor volgende aanvragen krachtens deel III, punt 1.2, kunnen de lidstaten hun diplomatieke of consulaire posten toestaan samen te werken met commerciële tussenpersonen (zoals administratiebureaus, vervoers- of reisagentschappen en reisorganisatoren en wederverkopers).”.

5) De volgende bijlage wordt toegevoegd:

„BIJLAGE 19

Lijst van minimumvoorschriften die moeten worden opgenomen in het rechtsinstrument indien met externe dienstverleners wordt samengewerkt

- A. Bij het verrichten van zijn activiteiten neemt de externe dienstverlener de volgende punten in acht met betrekking tot de gegevensbescherming:
- a) hij voorkomt te allen tijde het ongeoorloofd lezen, kopiëren, wijzigen of verwijderen van gegevens, in het bijzonder bij het doorsturen aan de diplomatieke of consulaire post van de lidstaat/lidstaten die verantwoordelijk is/zijn voor de behandeling van een aanvraag;
 - b) volgens de instructies van de betrokken lidstaat/lidstaten geeft hij de gegevens door:
 - in versleutelde vorm wanneer de overdracht elektronisch plaatsvindt, of
 - beveiligd wanneer de overdracht fysiek plaatsvindt;
 - c) hij draagt de gegevens zo snel mogelijk over:
 - in het geval van fysieke overdracht, ten minste eenmaal per week,
 - in het geval van elektronisch overgedragen versleutelde gegevens, uiterlijk aan het einde van de dag waarop de gegevens zijn verzameld;
 - d) hij vernietigt de gegevens onmiddellijk nadat zij zijn overgedragen en zorgt ervoor dat de enige gegevens die eventueel worden bewaard, de naam en de contactgegevens van de aanvrager zijn, zodat met hem een afspraak kan worden geregeld, alsmede, voor zover van toepassing, het paspoortnummer totdat het paspoort aan de aanvrager wordt terugbezorgd;
 - e) hij zorgt voor de technische en organisatorische veiligheidsmaatregelen om persoonsgegevens te beveiligen tegen onopzettelijke of onrechtmatige vernietiging, onopzettelijk verlies, vervalsing, niet-toegelaten verspreiding of toegang, met name wanneer de samenwerking doorzending van dossiers en gegevens aan de diplomatieke of consulaire post van de betrokken lidstaten omvat, en tegen enige andere vorm van onwettige verwerking van de persoonsgegevens;
 - f) hij verwerkt de gegevens alleen in het kader van de verwerking van de persoonsgegevens van aanvragers namens de betrokken lidstaten;
 - g) hij hanteert gegevensbeschermingsnormen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de normen van Richtlijn 95/46/EG;
 - h) hij verstrekt de aanvragers de krachtens artikel 37 van de VIS-verordening voorgeschreven informatie.
- B. Bij het verrichten van zijn activiteiten neemt de externe dienstverlener de volgende punten in acht met betrekking tot het gedrag van het personeel:
- a) hij zorgt voor een passende opleiding van het personeel;
 - b) hij zorgt ervoor dat zijn personeelsleden bij de uitvoering van hun taken:
 - aanvragers beleefd bejegenen,
 - de menselijke waardigheid en de integriteit van de aanvragers eerbiedigen,
 - niemand discrimineren op grond van geslacht, ras of etnische afkomst, godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele gerichtheid, en
 - de geheimhoudingsvoorschriften in acht nemen, ook nadat de personeelsleden hun betrekking hebben verlaten of nadat het rechtsinstrument is opgeschort of beëindigd;
 - c) hij zorgt ervoor dat de identiteit van de personeelsleden die in het bedrijf werken te allen tijde kan worden vastgesteld;
 - d) hij toont aan dat de personeelsleden een blanco strafregister hebben en deskundig zijn.
- C. Bij de verificatie van de verrichting van de activiteiten neemt de externe dienstverlener de volgende punten in acht:
- a) hij verleent de bevoegde personeelsleden van de betrokken lidstaat/lidstaten te allen tijde, zonder voorafgaande aankondiging toegang tot zijn gebouwen en terreinen, met name voor inspectiedoeleinden;
 - b) hij zorgt ervoor dat zijn afsprakensysteem op afstand toegankelijk is voor inspectiedoeleinden;
 - c) hij zorgt ervoor dat controlemethoden worden gebruikt (bv. proefaanvragers, webcam);
 - d) hij zorgt ervoor dat bewijs voorhanden is dat de gegevensbescherming in acht wordt genomen, onder meer in de vorm van verslaglegging, externe audits, regelmatige controles ter plaatse;
 - e) hij stelt de betrokken lidstaten onverwijld op de hoogte van eventuele inbreuken op de veiligheid of eventuele klachten van aanvragers over misbruik van gegevens of toegang zonder toestemming, en houdt overleg met de betrokken lidstaten teneinde een oplossing te vinden en snel uitleg te verstrekken aan de aanvragers die een klacht hebben ingediend.

D. Met betrekking tot de algemene voorschriften neemt de externe dienstverlener de volgende punten in acht:

- a) hij handelt volgens de instructies van de lidstaat/lidstaten die verantwoordelijk is/zijn voor de behandeling van de aanvraag;
- b) hij neemt passende anticorruptiemaatregelen (bv. bepalingen inzake bezoldiging van personeel); samenwerking bij de selectie van bij de taak betrokken medewerkers; regel betreffende twee personen; rouleringsbeginsel);
- c) hij neemt de bepalingen van het rechtsinstrument volledig in acht; het rechtsinstrument bevat een schorsings- of beëindigingsclausule in geval van inbreuk op de vastgestelde regels, alsook een herzieningsclausule om ervoor te zorgen dat het rechtsinstrument de beste praktijken weerspiegelt.”.

Artikel 2

Verslaggeving

De Commissie dient drie jaar na de invoering van het VIS en daarna om de vier jaar, bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze verordening, onder meer over de uitvoering van de verzameling en het gebruik van biometrische kenmerken, de geschiktheid van de gekozen

ICAO-norm, naleving van de gegevensbeschermingsvoorschriften, ervaringen met externe dienstverleners met specifieke aandacht voor de verzameling van biometrische gegevens, de toepassing van de 59 maandenregel voor het kopiëren van vingerafdrukken en de organisatie van de inontvangstneming en de behandeling van aanvragen. Het verslag bevat tevens, op basis van artikel 17, leden 12, 13 en 14, en artikel 50, lid 4, van de VIS-verordening, de gevallen waarin vingerafdrukken feitelijk niet konden worden verstrekt of om wettelijke redenen niet vereist waren in verhouding tot het aantal gevallen waarin vingerafdrukken worden genomen. Het verslag bevat informatie over gevallen waarin een visum is geweigerd aan een persoon die feitelijk geen vingerafdrukken kon verstrekken. Dit verslag gaat indien nodig vergezeld van passende voorstellen tot wijziging van deze verordening.

In het eerste verslag wordt op basis van een onder verantwoordelijkheid van de Commissie uit te voeren studie ook nagegaan of een voldoende betrouwbare identificatie en verificatie van de vingerafdrukken van kinderen jonger dan 12 jaar mogelijk is, en in het bijzonder op welke manier vingerafdrukken met de leeftijd evolueren.

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

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****(Herschikking)****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, in het licht van de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽⁴⁾ is herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.
- (2) Gezien de aard van de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG lijkt het passend deze te herschikken in twee verschillende instrumenten van Gemeenschapsrecht, met name een richtlijn en een verordening.
- (3) Met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties moeten hun diensten overal in de Gemeenschap kunnen aanbieden en met elkaar kunnen concurreren, terwijl zij zorgen voor een gelijk niveau van de veiligheid en van bescherming van het milieu. De nodige professi-

onele normen voor hun activiteiten moeten derhalve overal in de Gemeenschap uniform worden vastgesteld en toegepast.

- (4) Deze doelstelling moet worden verwezenlijkt door middel van maatregelen die op adequate wijze aansluiten bij de werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en daarvan zo nodig een uitbreiding of aanvulling vormen. Voorts moeten de lidstaten en de Commissie de ontwikkeling van een internationale code voor erkende organisaties door de IMO bevorderen.
- (5) Er dienen minimumcriteria voor de erkenning van organisaties te worden vastgesteld met het oog op het verhogen van de veiligheid van en de preventie van verontreiniging door schepen. De minimumcriteria van Richtlijn 94/57/EG moeten derhalve worden aangescherpt.
- (6) De beoordeling van de naleving van de bij deze verordening vastgestelde minimumcriteria, met het oog op verlening van de eerste erkenning aan de organisaties die gemachtigd willen worden om namens de lidstaten te werken, kan doeltreffender zijn, indien zij volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak wordt verricht door de Commissie in samenwerking met de lidstaten die de erkenning aanvragen.
- (7) Erkenning moet enkel worden verleend op basis van de kwaliteits- en veiligheidsprestatie van de organisatie. Er moet worden verzekerd dat de graad van die erkenning te allen tijde in overeenstemming is met de werkelijke capaciteit van de betrokken organisatie. Bij de erkenning moet verder rekening worden gehouden met het verschil in rechtspositie en ondernemingsstructuur van erkende organisaties en moet de uniforme toepassing van de bij deze verordening vastgestelde minimumcriteria en de effectiviteit van de communautaire controles verder worden gewaarborgd. De te erkennen organisatie zou, ongeacht de ondernemingsstructuur, wereldwijd diensten moeten verrichten en de juridische entiteiten ervan zouden wereldwijd gezamenlijk en hoofdelijk aansprakelijk moeten zijn.
- (8) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 632), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 190 E van 29.7.2008, blz. 1), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009 en wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

⁽⁵⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (9) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven deze verordening te wijzigen met het oog op de opname van latere wijzigingen van internationale verdragen, protocollen, codes en daarmee samenhangende resoluties, de aanpassing van de criteria in bijlage I en de vaststelling van de minimumcriteria voor het meten van de doeltreffendheid van de voorschriften en procedures, alsmede van de prestaties van erkende organisaties op het gebied van de veiligheid en de preventie van verontreiniging van door die organisaties geklasseerde schepen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging niet-essentiële onderdelen van deze verordening, onder andere door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (10) Het is van het grootste belang op snelle, effectieve en evenredige wijze te kunnen optreden tegen niet-nakoming van verplichtingen door een erkende organisatie. Het primaire doel moet zijn alle tekortkomingen te corrigeren teneinde potentiële bedreigingen voor de veiligheid of het milieu in een vroeg stadium weg te nemen. De Commissie moet derhalve over de nodige bevoegdheden beschikken om te eisen dat de erkende organisatie de nodige preventieve en herstelmaatregelen neemt, en om bij wijze van dwangmaatregel geldboeten en dwangsommen op te leggen. De Commissie dient bij de uitoefening van deze bevoegdheden fundamentele rechten na te leven en ervoor te zorgen dat de organisatie haar standpunten doorheen de hele procedure kan kenbaar maken.
- (11) Overeenkomstig de voor de gehele Gemeenschap geldende aanpak moet het besluit tot intrekking van de erkenning van een organisatie die niet aan de verplichtingen neergelegd in deze verordening voldoet, indien de bovenbedoelde maatregelen ineffectief blijken te zijn of de organisatie in andere opzichten een onaanvaardbare bedreiging vormt voor de veiligheid of het milieu, op communautair niveau, dus door de Commissie, volgens een comitéprocedure worden genomen.
- (12) Tevens kan het permanente toezicht achteraf op de erkende organisaties, teneinde te beoordelen of zij zich houden aan deze verordening, doeltreffender worden uitgevoerd als het volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak gebeurt. Daarom dient deze taak namens de Gemeenschap te worden opgedragen aan de Commissie en de lidstaat die de erkenning aanvraagt.
- (13) In het kader van het toezicht op de activiteiten van erkende organisaties is het cruciaal dat de inspecteurs van de Commissie toegang hebben tot de schepen en scheepsdossiers, ongeacht de vlag van het schip, om na te gaan of de erkende organisaties voldoen aan de in deze verordening vastgestelde minimumcriteria ten aanzien van alle schepen in hun respectieve klassen.
- (14) Het vermogen van erkende organisaties om snel zwakke punten in hun voorschriften, werkwijzen en interne controles vast te stellen en te corrigeren is beslissend voor de veiligheid van de schepen die zij inspecteren en certificeren. Dat vermogen moet worden versterkt door middel van een eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering, die niet gebonden is door zakelijke of politieke belangen en die gemeenschappelijke maatregelen voor de voortdurende verbetering van alle erkende organisaties kan voorstellen, en vruchtbare samenwerking met de Commissie waarborgen.
- (15) De voorschriften en procedures van erkende organisaties vormen een cruciale factor voor het verhogen van de veiligheid en de preventie van ongelukken en verontreiniging. De erkende organisaties hebben een proces op gang gebracht dat moet leiden tot harmonisatie van hun voorschriften en procedures. Dat proces moet door de communautaire wetgeving worden gestimuleerd en ondersteund, aangezien zij een positief effect zal hebben op de maritieme veiligheid alsmede op de concurrentiepositie van de Europese scheepsbouwindustrie.
- (16) De harmonisatie van de voorschriften van erkende organisaties voor het ontwerp, de bouw en de periodieke controle van koopvaardij schepen is een continu proces. De verplichting om over een aantal eigen voorschriften te beschikken of aangetoond te hebben daarover te kunnen beschikken, moet derhalve in de context van dit proces van harmonisatie worden gezien en mag geen belemmering vormen voor de activiteiten van erkende organisaties of potentiële kandidaten voor erkenning.
- (17) De erkende organisaties moeten verplicht worden om hun technische normen bij te werken en consistent te handhaven met het oog op de harmonisatie van de veiligheidsvoorschriften en een uniforme tenuitvoerlegging van de internationale voorschriften binnen de Gemeenschap. Voor zover de technische normen van erkende organisaties identiek of zeer vergelijkbaar zijn, moet wederzijdse erkenning van certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen worden overwogen, voor zover zulks van toepassing is, met dien verstande dat de meest stringente en rigoureuze normen als referentie worden genomen.
- (18) Elke erkende organisatie moet in beginsel uitsluitend en exclusief voor de door haar gecertificeerde bestanddelen verantwoordelijk worden gehouden, terwijl de aansprakelijkheid van erkende organisaties en producenten per geval in de overeengekomen voorwaarden of, in voorkomend geval, in het toepasselijk recht wordt geregeld.
- (19) Aangezien transparantie en uitwisseling van informatie tussen de betrokken partijen, evenals het recht van het publiek op toegang tot informatie, voor de voorkoming van ongevallen op zee van fundamenteel belang zijn, dienen erkende organisaties alle relevante wettelijk voorgeschreven informatie over de toestand van de schepen in hun klasse te verstrekken aan de controle-autoriteiten van de havenstaatcontrole en beschikbaar te maken voor het publiek.

(20) Teneinde te verhinderen dat schepen van klasse veranderen om zo niet de nodige reparaties te moeten uitvoeren, moeten erkende organisaties onderling alle dienstige informatie uitwisselen over de toestand van van klasse veranderende schepen en, wanneer nodig, de vlaggenstaat daarbij betrekken.

(21) De bescherming van de intellectuele-eigendomsrechten van maritieme actoren, met inbegrip van scheepswerven, leveranciers van scheepsuitrusting en rederijen mag geen belemmering vormen voor gewone zakelijke transacties en contractueel overeengekomen diensten tussen deze partijen.

(22) Het bij Verordening (EG) nr.1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMA) moet de nodige steun verlenen om de toepassing van deze verordening te verzekeren.

(23) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de invoering van voorschriften voor met de inspectie, de controle en certificatie van schepen belaste organisaties die in de Gemeenschap werkzaam zijn, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang van het optreden beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

(24) De voorschriften die de lidstaten moeten toepassen in hun betrekkingen met de organisaties die belast zijn met de inspectie en controle van schepen, zijn vastgesteld bij Richtlijn 2009/15/EG 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 en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (her-schikking) ⁽²⁾,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze verordening bevat voorschriften die moeten worden toegepast door de organisaties die belast zijn met de inspectie, de controle en de certificatie van schepen in verband met de naleving van de internationale verdragen betreffende de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging van de zee, waarbij tevens wordt toegewerkt naar de vrijheid van dienstverrichting. Hieronder valt ook de uitwerking en toepassing van veiligheidseisen betreffende romp, machines, elektrische in-

stallaties en bedieningsapparatuur van schepen waarop de internationale overeenkomsten van toepassing zijn.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „schip”: een vaartuig waarop de internationale verdragen van toepassing zijn;
- b) „internationale verdragen”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (SOLAS 74) met uitzondering van hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij dit verdrag, het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (MARPOL), samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter in alle lidstaten, in de bijgewerkte versie;
- c) „organisatie”: een juridische entiteit, haar dochterondernemingen en alle andere entiteiten waarover zij zeggenschap heeft, die gezamenlijk of afzonderlijk taken uitvoeren die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen;
- d) „zeggenschap”: voor de toepassing van punt c): rechten, contracten of alle andere middelen, rechtens of feitelijk, die afzonderlijk of in combinatie de mogelijkheid verlenen om beslissende invloed uit te oefenen op een juridische entiteit, of die entiteit in staat stellen taken uit te voeren die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen;
- e) „erkende organisatie”: een organisatie die is erkend overeenkomstig deze verordening;
- f) „machtiging”: een handeling waarbij een lidstaat aan een erkende organisatie een recht verleent of bevoegdheid delegeert;
- g) „wettelijk voorgeschreven certificaat”: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen afgegeven certificaat;
- h) „voorschriften en procedures”: de eisen van een erkende organisatie voor het ontwerp, de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de controle van schepen;
- i) „klasecertificaat”: een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat een schip, overeenkomstig de door de erkende organisatie vastgestelde en gepubliceerde voorschriften en procedures, geschikt is voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;
- j) „vestigingsplaats”: de plaats van de zetel, de centrale administratie of de hoofdvestiging van een organisatie.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

⁽²⁾ Zie bladzijde 47 van dit Publicatieblad.

Artikel 3

1. De lidstaten die een nog niet erkende organisatie willen machtigen, dienen een aanvraag tot erkenning in bij de Commissie, samen met volledige informatie over, en bewijs van de naleving van de minimumcriteria van bijlage I door de organisatie en informatie over de eis en de verbintenis dat de organisatie de bepalingen van artikel 8, lid 4, en de artikelen 9, 10 en 11 naleeft.

2. De Commissie verricht vervolgens, samen met de betreffende aanvragende lidstaten, een beoordeling van de organisaties waarvoor het verzoek om erkenning is ontvangen, om na te gaan of de organisaties aan de in lid 1 bedoelde eisen voldoen en zich ertoe hebben verbonden deze na te leven.

3. De Commissie weigert overeenkomstig de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure organisaties te erkennen die niet aan de in lid 1 van dit artikel bedoelde eisen voldoen of waarvan de prestaties worden beschouwd als een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu op grond van de in overeenstemming met artikel 14 vastgestelde criteria.

Artikel 4

1. De erkenning wordt door de Commissie verleend volgens de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.

2. De erkenning wordt uitsluitend verleend aan organisaties die aan de in artikel 3 bedoelde eisen voldoen.

3. De erkenning wordt verleend aan de relevante juridische entiteit, namelijk de moederentiteit van alle juridische entiteiten die de erkende organisatie vormen. De erkenning omvat alle juridische entiteiten die ertoe bijdragen dat wordt gewaarborgd dat die organisatie hun diensten wereldwijd bestrijkt.

4. De erkenning kan door de Commissie, in overeenstemming met de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure worden beperkt wat betreft bepaalde typen schepen, schepen van een bepaalde grootte, bepaalde activiteiten, of een combinatie daarvan, in overeenstemming met de bewezen capaciteit en expertise van de betrokken organisatie. In dat geval doet de Commissie opgave van de redenen van de beperking en van de voorwaarden waaronder deze, wordt ingetrokken of uitgebreid. De beperking kan te allen tijde worden herzien.

5. De Commissie maakt een lijst op van de overeenkomstig dit artikel erkende organisaties en werkt deze regelmatig bij. Die lijst wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Voor zover de Commissie van oordeel is dat een erkende organisatie niet heeft voldaan aan de minimumcriteria in bijlage I of haar verplichtingen krachtens deze verordening, of dat de prestaties op het gebied van veiligheid en preventie van veront-

reiniging van een erkende organisatie in belangrijke mate verslechterd zijn zonder dat daardoor evenwel een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu is ontstaan, verplicht de Commissie de betrokken erkende organisatie om binnen vastgestelde termijnen de nodige preventieve en herstelmaatregelen te nemen om geheel te voldoen aan de bedoelde minimumcriteria en verplichtingen en met name elke potentiële bedreiging voor de veiligheid of het milieu weg te nemen of op andere wijze de oorzaken van de verslechterende prestaties aan te pakken.

De preventieve en herstelmaatregelen kunnen voorlopige beschermende maatregelen omvatten wanneer de potentiële dreiging van de veiligheid of het milieu onmiddellijk is.

De Commissie dient evenwel de maatregelen die zij van plan is te nemen, zonder afbreuk te doen aan de onmiddellijke toepassing ervan, vooraf ter kennis te brengen van alle lidstaten die aan de betrokken erkende organisatie een machtiging hebben verleend.

Artikel 6

1. Naast de op grond van artikel 5 genomen maatregelen kan de Commissie overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure, geldboeten opleggen aan een erkende organisatie:

a) — waarvan de ernstige of herhaalde niet-nakoming van de minimumcriteria in bijlage I of haar verplichtingen op grond van artikel 8, lid 4, en de artikelen 9, 10 en 11

of

— waarvan de verslechterende prestaties

blijken voort te komen uit ernstige tekortkomingen in haar structuur, systemen, procedures of interne controles, of

b) die opzettelijk onjuiste, onvolledige of misleidende informatie aan de Commissie heeft verstrekt in de loop van haar beoordeling ingevolge artikel 8, lid 1, of op een andere wijze die beoordeling heeft belemmerd.

2. Onverminderd lid 1 kan de Commissie, indien een erkende organisatie geen uitvoering geeft aan de door de Commissie geëiste preventieve en herstelmaatregelen, of daarbij ongerechtvaardigde vertragingen oploopt, die organisatie dwangsommen opleggen totdat de vereiste maatregelen geheel zijn uitgevoerd.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde geldboeten en dwangsommen moeten afschrikkend zijn en evenredig zijn aan zowel de ernst van de zaak als de economische capaciteit van de betrokken erkende organisatie, met name rekening houdend met de mate waarin de veiligheid of de bescherming van het milieu in gevaar is gebracht.

Zij worden pas opgelegd nadat de erkende organisatie en de betrokken lidstaten in de gelegenheid zijn gesteld hun opmerkingen te maken.

Het totale bedrag van de opgelegde geldboeten en dwangsommen mag niet meer bedragen dan 5 % van de totale gemiddelde omzet van de erkende organisatie in de drie voorafgaande boekjaren voor de activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

4. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft volledige rechtsmacht ter zake van beroep tegen beschikkingen van de Commissie waarin een geldboete of een dwangsom wordt vastgesteld. Het kan de opgelegde geldboete of dwangsom intrekken, verlagen of verhogen.

Artikel 7

1. De Commissie trekt de erkenning in van een organisatie:

- a) waarvan de herhaalde en ernstige niet-nakoming van de minimumcriteria in bijlage I of haar verplichtingen op grond van deze verordening van dien aard is dat daardoor een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu is ontstaan;
- b) waarvan de herhaalde en ernstige niet-nakoming van veiligheid en preventie van verontreiniging van dien aard is dat daardoor een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu is ontstaan;
- c) die haar beoordeling door de Commissie belet of herhaaldelijk belemmert;
- d) die de in artikel 6, leden 1 en 2, bedoelde geldboeten en/of dwangsommen niet betalen, of
- e) die pogen financiële dekking of terugbetaling te verkrijgen van hun ingevolge artikel 6 opgelegde geldboeten.

2. Voor de toepassing van lid 1, onder a) en b), beslist de Commissie op basis van alle beschikbare informatie, inclusief:

- a) de resultaten van haar eigen beoordeling van de erkende organisatie ingevolge artikel 8, lid 1;
- b) de ingevolge artikel 10 van Richtlijn 2009/15/EG door de lidstaten ingediende verslagen;

c) de analyses van ongevallen waarbij door de erkende organisaties geklasseerde schepen betrokken waren;

d) het feit dat de in artikel 6, lid 1, onder a), bedoelde tekortkomingen opnieuw voorkomen;

e) de mate waarin de vloot die de erkende organisatie onder klasse heeft, wordt beïnvloed, en

f) ineffectiviteit van de in artikel 6, lid 2, bedoelde maatregelen.

3. Tot intrekking van de erkenning wordt door de Commissie, op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat, besloten in overeenstemming met de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure en nadat de betrokken erkende organisatie in de gelegenheid is gesteld haar opmerkingen te maken.

Artikel 8

1. De Commissie beoordeelt regelmatig en ten minste om de twee jaar samen met de lidstaat die de desbetreffende erkenningsaanvraag heeft ingediend, alle erkende organisaties, om na te gaan of zij de verplichtingen krachtens deze verordening nakomen en aan de minimumcriteria van bijlage I voldoen. De beoordeling wordt beperkt tot die activiteiten van de erkende organisaties die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

2. De Commissie baseert zich bij de keuze van de te beoordelen erkende organisaties vooral op de veiligheids- en verontreinigingspreventiescore van de erkende organisatie, het ongevallencijfer en de door de lidstaten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2009/15/EG geproduceerde rapporten.

3. De beoordeling kan een bezoek aan regionale vestigingen van de erkende organisatie en willekeurige inspecties van zowel in bedrijf als in aanbouw zijnde schepen omvatten om de prestaties van de erkende organisatie te onderzoeken. In dat geval informeert de Commissie zo nodig de lidstaat waar de regionale vestiging zich bevindt. De Commissie verschaft de lidstaten een rapport met de resultaten van de beoordeling.

4. Elke erkende organisatie legt de resultaten van zijn „Quality System Management Review” jaarlijks voor aan het bij artikel 12, lid 1, ingestelde comité.

Artikel 9

1. Erkende organisaties zorgen ervoor dat de Commissie toegang krijgt tot de informatie die nodig is voor de in artikel 8, lid 1, bedoelde beoordeling. Contractuele bepalingen om deze toegang te beperken, mogen niet worden ingeroepen.

2. Erkende organisaties waarborgen in hun contracten met reders of exploitanten inzake de afgifte van wettelijk voorgeschreven certificaten of klassecertificaten voor een schip dat een dergelijke afgifte afhankelijk wordt gesteld van het feit dat de partijen zich niet verzetten tegen de toegang van inspecteurs van de Commissie tot dat schip voor de toepassing van artikel 8, lid 1.

Artikel 10

1. Erkende organisaties plegen onderling periodiek overleg met het oog op het in stand houden van de gelijkwaardigheid en het streven naar harmonisatie van hun voorschriften en procedures en van de toepassing daarvan. Zij werken samen om te komen tot een consistente interpretatie van de internationale verdragen, onverminderd de bevoegdheden van de vlaggenstaten. Erkende organisaties komen in voorkomend geval de technische en procedurele voorwaarden overeen waaronder zij op basis van gelijkwaardige normen hun klassecertificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen wederzijds erkennen, rekening houdend met de meest stringente en rigoureuze normen als referentie.

Wanneer op grond van zwaarwegende veiligheidsredenen geen wederzijdse erkenning kan worden overeengekomen, geven de erkende organisaties duidelijk aan welke redenen hieraan ten grondslag liggen.

Indien een erkende organisatie bij een inspectie of op andere wijze vaststelt dat materialen, uitrustingsstukken of onderdelen niet in overeenstemming zijn met het bijbehorende certificaat, kan de organisatie weigeren machtiging te verlenen voor het aan boord brengen van die materialen, uitrustingsstukken of onderdelen. De erkende organisatie stelt de andere erkende organisaties onmiddellijk daarvan in kennis, met opgave van de redenen van haar weigering.

Met het oog op classificatie erkennen erkende organisaties certificaten van scheepsuitrusting waarop het merk in de vorm van een wiel is aangebracht in overeenstemming met Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen ⁽¹⁾.

Zij brengen bij de Commissie en de lidstaten periodiek verslag uit over fundamentele voortgang op het gebied van de normen en de wederzijdse erkenning van certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen.

2. Uiterlijk 17 juni 2014 legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad op basis van een onafhankelijke studie een verslag voor over het niveau dat is bereikt bij de harmonisatie van de voorschriften en procedures en bij de wederzijdse erkenning van certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen.

3. De erkende organisaties werken samen met de instanties voor de havenstaatcontrole met betrekking tot een door hen geklasseerd schip, met name om het verhelpen van gerapporteerde tekortkomingen of andere afwijkingen te vergemakkelijken.

4. De erkende organisaties verstrekken alle overheidsdiensten van de lidstaten die aan hen een in artikel 3 van Richtlijn 2009/15/EG vermelde vorm van machtiging hebben verstrekt

en de Commissie alle relevante informatie over de door hen geklasseerde vloot, de overdrachten, veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, ongeacht de vlag waaronder de schepen varen.

De informatie over overdrachten, veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, alsmede over achterstallige onderzoeken, nog niet opgevolgde aanbevelingen, klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden of exploitatiebeperkingen die aan door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd — ongeacht de vlag waaronder die schepen varen — wordt ook elektronisch doorgegeven aan de gemeenschappelijke inspectiedatabank die door de lidstaten wordt gebruikt voor de uitvoering van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole ⁽²⁾, tegelijk met de registratie in de eigen systemen van de erkende organisatie, en in geen geval later dan 72 uur na het plaatsvinden van de gebeurtenis die de verplichting om de informatie mede te delen heeft doen ontstaan. Deze informatie, met uitzondering van de aanbevelingen en klassevoorwaarden die nog niet achterstallig zijn, wordt tevens gepubliceerd op de website van deze erkende organisaties.

5. De erkende organisaties geven geen wettelijk voorgeschreven certificaten af voor een schip, ongeacht de vlag waaronder het vaart, dat om veiligheidsredenen klasseloos is geworden of van klasse verandert, alvorens de bevoegde overheidsdienst van de vlaggenstaat in de gelegenheid te stellen haar standpunt binnen een redelijke tijd kenbaar te maken of een volledige inspectie noodzakelijk is.

6. Wanneer een schip van de ene erkende organisatie naar de andere overgaat, bezorgt de overdragende organisatie zonder onnodige vertraging het volledige historische dossier van het schip aan de opnemende organisatie en stelt zij haar met name in kennis van:

- a) alle achterstallige onderzoeken;
- b) alle nog niet opgevolgde aanbevelingen en klassevoorwaarden;
- c) de exploitatievoorwaarden die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd, en
- d) de exploitatiebeperkingen die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd.

Nieuwe certificaten voor het schip mogen pas door de overnemende organisatie worden afgegeven nadat alle achterstallige onderzoeken naar behoren zijn voltooid en aan alle niet opgevolgde aanbevelingen of eerder aan het schip opgelegde klassevoorwaarden is voldaan overeenkomstig de aanwijzingen van de overdragende organisatie.

Alvorens tot afgifte van de certificaten over te gaan, moet de overnemende organisatie de overdragende organisatie op de hoogte stellen van de datum van afgifte van de certificaten, en een bevestiging geven van de datum, de plaats en de maatregelen die zijn genomen om achterstallig onderzoek te verrichten en aan nog niet opgevolgde aanbevelingen en klassevoorwaarden te voldoen.

⁽¹⁾ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25.

⁽²⁾ Zie bladzijde 57 van dit Publicatieblad.

De erkende organisaties stellen passende gemeenschappelijke eisen vast en voeren deze uit voor gevallen van overgang van klasse waarin speciale voorzorgsmaatregelen nodig zijn. Die gevallen omvatten minimaal de overgang van klasse van schepen van vijftien jaar oud of ouder en de overgang van een niet-erkende organisatie naar een erkende organisatie.

Met het oog op een goede toepassing van de bepalingen van dit lid werken de erkende organisaties met elkaar samen.

Artikel 11

1. De erkende organisaties richten, uiterlijk 17 juni 2011 overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen een onafhankelijke eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering op en houden deze in stand. Daaraan kan met adviesbevoegdheid worden deelgenomen door belanghebbende beroepsorganisaties die betrokken zijn bij de scheepvaartindustrie.

2. De eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering voert de volgende taken uit:

- a) frequente en regelmatige beoordeling van de kwaliteitsbeheerssystemen van erkende organisaties, overeenkomstig de criteria van de kwaliteitsnorm ISO 9001;
- b) certificering van de kwaliteitsbeheerssystemen van erkende organisaties, daaronder begrepen organisaties waarvoor de erkenning is aangevraagd overeenkomstig artikel 3;
- c) publicatie van interpretaties van de internationaal erkende kwaliteits beheers normen, met name om rekening te houden met de specifieke kenmerken van de aard en verplichtingen van erkende organisaties, en
- d) vaststelling van individuele en collectieve aanbevelingen voor de verbetering van de processen en interne controlemechanismen van erkende organisaties.

3. De eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering beschikt over de nodige governance en bevoegdheden om onafhankelijk op te treden ten aanzien van de erkende organisaties en is uitgerust met de nodige middelen om zijn taken effectief uit te voeren volgens de strengste normen van het vak, waardoor de onafhankelijkheid van de personen die deze taken uitvoeren, wordt beschermd. De eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering stelt zijn werkmethoden en reglement van orde vast.

4. De eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering kan andere externe kwaliteitsbeoordelingsorganen om bijstand verzoeken.

5. De eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering verstrekt de belanghebbenden, waaronder de vlaggenstaten en de

Commissie, volledige informatie over haar jaarwerkplan almede over haar bevindingen en aanbevelingen, met name betreffende situaties waar de veiligheid in het gedrang zou kunnen zijn gekomen.

6. De eenheid voor kwaliteitsbeoordeling en certificering wordt periodiek beoordeeld door de Commissie.

7. De Commissie brengt aan de lidstaten verslag uit over de resultaten en follow-up van haar beoordeling.

Artikel 12

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

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

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 13

1. Deze verordening kan, zonder dat het toepassingsgebied ervan wordt uitgebreid, worden gewijzigd met het oog op het actualiseren van de minimumcriteria in bijlage I, met inachtneming, in het bijzonder, van de relevante IMO-besluiten.

Deze maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. Wijzigingen van de in artikel 2, onder b), van deze verordening gedefinieerde internationale verdragen kunnen van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Artikel 14

1. De Commissie draagt zorg voor de aanneming en bekendmaking van:

- a) criteria voor het meten van de doeltreffendheid van de voorschriften en procedures, alsmede voor het meten van de prestaties van de erkende organisatie op het gebied van veiligheid en preventie van verontreiniging van hun geklasseerde schepen, met name rekening houdend met de gegevens die zijn overgelegd in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs betreffende havenstaatcontrole en/of andere soortgelijke regelingen, en
- b) criteria om te bepalen wanneer dergelijke prestaties geacht moeten worden een onaanvaardbare bedreiging te vormen voor de veiligheid of het milieu, waarbij rekening kan worden gehouden met specifieke omstandigheden die van invloed zijn op kleinere of hooggespecialiseerde organisaties.

Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen en die betrekking hebben op de uitvoering van artikel 6 en, in voorkomend geval, artikel 7, worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

3. Onverminderd de onmiddellijke toepassing van de criteria in bijlage I kan de Commissie overeenkomstig de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure richtsnoeren aannemen betreffende de interpretatie ervan en in overweging nemen doelstellingen vast te stellen voor de algemene minimumcriteria bedoeld in punt 3, deel A, van bijlage I.

Artikel 15

1. De organisaties die bij de inwerkingtreding van deze verordening zijn erkend in overeenstemming met Richtlijn

94/57/EG, behouden hun erkenning onder voorbehoud van de bepalingen van lid 2.

2. Onverminderd de artikelen 5 en 7, onderzoekt de Commissie alle op grond van Richtlijn 94/57/EG verleende beperkte erkenningen opnieuw in het licht van artikel 4, lid 3, van deze verordening uiterlijk 17 juni 2010, teneinde te besluiten, in overeenstemming met de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure, of de beperkingen door andere moeten worden vervangen of moeten worden geschrapt. De beperkingen blijven van toepassing totdat de Commissie een besluit heeft genomen.

Artikel 16

In de loop van de beoordeling ingevolge artikel 8, lid 1, gaat de Commissie na of de houder van de erkenning binnen de organisatie de desbetreffende juridische entiteit is waarop de bepalingen van deze verordening van toepassing zijn. Indien dat niet het geval is, neemt de Commissie een besluit tot wijziging van die erkenning.

Indien de Commissie de erkenning wijzigt, passen de lidstaten hun overeenkomsten met de organisatie aan om rekening te houden met de wijziging.

Artikel 17

De Commissie brengt het Europees Parlement en de Raad om de twee jaar op de hoogte van de toepassing van deze verordening.

Artikel 18

Verwijzingen naar Richtlijn 94/57/EG in het communautair of nationaal recht gelden, voor zover van toepassing, als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel van bijlage II.

Artikel 19

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

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE I

**MINIMUMCRITERIA OP GROND WAARVAN ORGANISATIES COMMUNAUTAIRE ERKENNING
VERKRIJGEN OF BEHOUDEN**
(bedoeld in artikel 3)

A. ALGEMENE MINIMUMCRITERIA

1. Een erkende organisatie moet rechtspersoonlijkheid bezitten in de staat waarin zij is gevestigd. Haar boekhouding wordt door onafhankelijke auditors gecertificeerd.
2. De erkende organisatie moet met bewijsstukken kunnen aantonen dat zij een uitgebreide ervaring heeft in het beoordelen van het ontwerp en de bouw van koopvaardij schepen.
3. De erkende organisatie moet te allen tijde beschikken over een aanzienlijk bestand van leidinggevend, technisch, ondersteunend en onderzoek verrichtend personeel dat in verhouding is tot de omvang van de vloot onder klasse, haar samenstelling en de mate van betrokkenheid van de erkende organisatie bij de bouw en verbouwing van schepen. De organisatie moet in staat zijn om aan elke werklocatie wanneer en in de mate dat dit nodig is middelen en personeel toe te wijzen die in verhouding zijn tot de taken die moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene minimumcriteria van de punten 6 en 7 en de specifieke minimumcriteria van deel B.
4. De erkende organisatie moet beschikken over een aantal eigen gedetailleerde voorschriften en procedures, of aangetoond hebben daarover te kunnen beschikken, die de hoedanigheid hebben van internationaal erkende normen, met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de periodieke controle van koopvaardij schepen en past deze toe. Deze moeten worden bekendgemaakt en voortdurend bijgewerkt en via onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's verbeterd.
5. De erkende organisatie moet jaarlijks haar scheepsregister laten publiceren of opslaan in een elektronische databank die toegankelijk is voor het publiek.
6. De erkende organisatie moet niet gecontroleerd worden door reders of scheepsbouwers, noch door anderen die commercieel betrokken zijn bij de bouw, de uitrusting, de herstelling of de exploitatie van schepen. De erkende organisatie is voor haar omzet niet in hoge mate afhankelijk van één enkele commerciële onderneming. De erkende organisatie verricht geen klasserings- of wettelijk voorgeschreven werkzaamheden indien zij identiek is aan of zakelijke, persoonlijke of verwantschapsrelaties heeft met de eigenaar of exploitant van het schip. Deze onverenigbaarheid geldt ook voor deskundigen die in dienst zijn van de erkende organisatie.
7. De erkende organisatie moet functioneren overeenkomstig de bepalingen van de bijlage van Resolutie A.789(19) van de IMO over specifieke voorschriften inzake de controlerende en certificerende functies van erkende organisaties die namens de overheid optreden, voor zover die bepalingen toepasselijk zijn binnen de werkingssfeer van deze verordening.

B. SPECIFIEKE MINIMUMCRITERIA

1. De erkende organisatie moet werkzaam zijn in alle delen van de wereld via haar fulltime deskundigen of, in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen, via de fulltime deskundigen van andere erkende organisaties.
2. De erkende organisatie moet een gedragscode in acht nemen.
3. De erkende organisatie moet zodanig geleid en beheerd worden dat de geheimhouding van de door de overheid gevraagde informatie wordt gegarandeerd.
4. De erkende organisatie moet de nodige informatie verstrekken aan de overheid, de Commissie en de betrokken partijen.

5. De erkende organisatie, evenals haar deskundigen en technisch personeel, verrichten hun werkzaamheden zonder op enigerlei wijze afbreuk te doen aan de intellectuele-eigendomsrechten van scheepswerven, leveranciers van scheepsuitrusting en rederijen, met inbegrip van octrooien, licenties, knowhow of enigerlei andere vorm van kennis waarvan het gebruik op internationaal, communautair of nationaal niveau rechtsbescherming geniet; in geen geval en onverminderd de beoordelingsbevoegdheden van de lidstaten en de Commissie, en met name uit hoofde van artikel 9, zijn de erkende organisatie, de deskundigen of het technisch personeel die respectievelijk dat zij in dienst heeft gerechtigd commercieel relevante gegevens die zij in het kader van hun inspectie-, verificatie- of controlewerkzaamheden met betrekking tot schepen in aanbouw of schepen waaraan reparaties zijn verricht hebben verkregen, over te dragen of te verspreiden.
6. Het bestuur van de erkende organisatie moet zijn kwaliteitsbeleid, kwaliteitsdoelstellingen en streven naar kwaliteit bepaald en schriftelijk vastgesteld hebben en erop toezien dat dit beleid wordt begrepen, ten uitvoer gelegd en gehandhaafd op alle niveaus van de erkende organisatie. Het beleid van de organisatie moet gebaseerd zijn op prestatieoogmerken en -indicatoren op het gebied van veiligheid en preventie van verontreiniging.
7. De organisatie moet garanderen dat:
 - a) haar voorschriften en procedures methodisch worden vastgesteld en gehandhaafd;
 - b) haar voorschriften en procedures worden nageleefd en er een intern systeem wordt opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot deze voorschriften en procedures;
 - c) wordt voldaan aan de eisen betreffende de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de erkende organisatie is gemachtigd en er een intern systeem wordt opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot naleving van de internationale verdragen;
 - d) de verantwoordelijkheden, de bevoegdheden en de onderlinge verhoudingen van het personeel van wie de werkzaamheden de kwaliteit van de dienstverlening van de erkende organisatie beïnvloeden, zijn omschreven en gedocumenteerd;
 - e) alle werkzaamheden worden gecontroleerd;
 - f) zij beschikt over een controlesysteem in het kader waarvan toezicht wordt gehouden op de werkzaamheden van de bij de erkende organisatie in dienst zijnde deskundigen en technisch en administratief personeel;
 - g) de deskundigen beschikken over uitgebreide kennis van het specifieke scheepstype waarop zij hun werkzaamheden verrichten, voor zover relevant voor de te verrichten specifieke controle, en van de desbetreffende toepasselijke voorschriften;
 - h) een systeem voor opleiding en permanente bijscholing van deskundigen wordt toegepast;
 - i) gegevens worden bijgehouden waarmee kan worden aangetoond dat in het kader van de verrichte diensten de voorgeschreven normen worden gehaald en dat het kwaliteitssysteem doeltreffend werkt;
 - j) zij een uitgebreid systeem van geplande en gedocumenteerde interne controles inzake met de kwaliteit verband houdende activiteiten in alle vestigingen toepast;
 - k) de volgens het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie vereiste wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties waartoe de erkende organisatie gemachtigd is, worden verricht volgens de bepalingen van de bijlage en het aanhangsel bij Resolutie A.948(23) van de IMO betreffende richtlijnen voor onderzoek in het kader van het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie;
 - l) de directe bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen het hoofdkantoor en de regionale kantoren van de erkende organisatie en die tussen de erkende organisaties en hun deskundigen duidelijk zijn afgebakend.

8. De organisatie moet beschikken over en gebruik maken van een doeltreffend intern kwaliteitssysteem dat steunt op de desbetreffende gedeelten van de internationaal erkende kwaliteitsnormen en in overeenstemming is met de normen EN ISO/IEC 17020:2004 (inspectieorganen) en EN ISO 9001:2000 (kwaliteitsbeheerssystemen, eisen), zoals geïnterpreteerd en gecertificeerd door de in artikel 11, lid 1, bedoelde eenheid voor kwaliteitbeoordeling en certificering, en dit systeem handhaven.
 9. De regels en procedures van de erkende organisatie moeten op zodanige wijze uitgevoerd worden dat de organisatie in staat blijft aan haar eigen, directe kennis en oordeel een betrouwbare en objectieve verklaring betreffende de veiligheid van de betrokken schepen te ontleen door middel van klassecertificaten op basis waarvan wettelijk voorgeschreven certificaten kunnen worden afgegeven.
 10. De erkende organisatie moet beschikken over de noodzakelijke middelen voor de beoordeling — door gebruikmaking van gekwalificeerd beroepspersoneel en ingevolge de bepalingen van de bijlage bij Resolutie A.913(22) van de IMO betreffende richtlijnen voor de uitvoering van de internationale veiligheidscode (ISM-code) door de overheid — van de toepassing en handhaving van het veiligheidssysteem, zowel aan wal als aan boord van schepen die bestemd zijn om onder de certificatie te vallen.
 11. De erkende organisatie dient vertegenwoordigers van de overheid en van de andere betrokken partijen te laten meewerken aan de uitwerking van haar voorschriften en procedures.
-

BIJLAGE II

Concordantietabel

Richtlijn 94/57/EG	Richtlijn 2009/15/EG	De onderhavige verordening
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, onder a)	Artikel 2, onder a)	Artikel 2, onder a)
Artikel 2, onder b)	Artikel 2, onder b)	—
Artikel 2, onder c)	Artikel 2, onder c)	—
Artikel 2, onder d)	Artikel 2, onder d)	Artikel 2, onder b)
Artikel 2, onder e)	Artikel 2, onder e)	Artikel 2, onder c)
—	Artikel 2, onder f)	Artikel 2, onder d)
Artikel 2, onder f)	Artikel 2, onder g)	Artikel 2, onder e)
Artikel 2, onder g)	Artikel 2, onder h)	Artikel 2, onder f)
Artikel 2, onder h)	Artikel 2, onder i)	Artikel 2, onder g)
Artikel 2, onder i)	Artikel 2, onder k)	Artikel 2, onder i)
—	Artikel 2, onder j)	Artikel 2, onder h)
Artikel 2, onder j)	Artikel 2, onder l)	—
Artikel 2, onder k)	—	Artikel 2, onder j)
Artikel 3	Artikel 3	—
Artikel 4, lid 1, eerste zin	—	Artikel 3, lid 1
Artikel 4, lid 1, tweede zin	—	Artikel 3, lid 2
Artikel 4, lid 1, derde zin	—	—
Artikel 4, lid 1, vierde zin	—	Artikel 4, lid 1
—	—	Artikel 3, lid 3
—	—	Artikel 4, leden 2, 3 en 4
—	—	Artikel 5
—	—	Artikel 6
—	—	Artikel 7
Artikel 5, lid 1	Artikel 4, lid 1	—
Artikel 5, lid 3	Artikel 4, lid 2	—
Artikel 6, leden 1, 2, 3 en 4	Artikel 5, leden 1, 2, 3 en 4	—
Artikel 6, lid 5	—	—
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8, lid 1, eerste streepje	Artikel 7, lid 1, eerste alinea, onder a)	—
Artikel 8, lid 1, tweede streepje	—	Artikel 13, lid 1
Artikel 8, lid 1, derde streepje	Artikel 7, lid 1, onder b), eerste alinea	—
—	Artikel 7, lid 1, tweede alinea	Artikel 13, lid 1, tweede alinea
Artikel 8, lid 2	Artikel 7, lid 2	—
Artikel 8, lid 2, tweede alinea	—	Artikel 13, lid 2

Richtlijn 94/57/EG	Richtlijn 2009/15/EG	De onderhavige verordening
Artikel 9, lid 1	—	—
Artikel 9, lid 2	—	—
Artikel 10, lid 1, aanhef	Artikel 8	—
Artikel 10, lid 1, onder a), b) en c), leden 2, 3 en 4	—	—
Artikel 11, leden 1 en 2	Artikel 9, leden 1 en 2	—
Artikel 11, leden 3 en 4	—	Artikel 8, leden 1 en 2
Artikel 12	Artikel 10	—
Artikel 13	—	—
Artikel 14	Artikel 11, leden 1 en 2	—
—	Artikel 11, lid 3	—
—	Artikel 12	—
—		Artikel 9
Artikel 15, lid 1		Artikel 10, leden 1 en 2
Artikel 15, lid 2		Artikel 10, lid 3
Artikel 15, lid 3	—	Artikel 10, lid 4
Artikel 15, lid 4		Artikel 10, lid 5
Artikel 15, lid 5		Artikel 10, lid 6, eerste, tweede, derde, vijfde alinea
—		Artikel 10, lid 6, vierde alinea
Artikel 16	Artikel 13	—
Artikel 17	Artikel 16	—
—	Artikel 14	—
—	Artikel 15	—
		Artikel 11
		Artikel 14
		Artikel 15
		Artikel 16
		Artikel 17
		Artikel 18
		Artikel 19
Bijlage		Bijlage I
	Bijlage I	
	Bijlage II	Bijlage II

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****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid van het zeevervoer te verbeteren. Het dient onder meer te gaan om regels inzake de aansprakelijkheid voor schade aan passagiers, daar het belangrijk is de bij een scheepsongeval betrokken passagiers een passende mate van schadeloosstelling te bieden.
- (2) Het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 is op 1 november 2002 aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO). De Gemeenschap en haar lidstaten overwegen momenteel of zij tot dit protocol zullen toetreden of het zullen bekrachtigen. In elk geval dienen de in deze verordening opgenomen bepalingen ervan voor de Gemeenschap uiterlijk vanaf 31 december 2012 van toepassing te zijn.
- (3) Het Verdrag van Athene, betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 zoals ge-

wijzigd bij het Protocol van 2002 (hierna: „Verdrag van Athene”), is uitsluitend van toepassing op internationaal vervoer. Op de interne markt van zeevervoersdiensten wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer, zodat zowel voor het internationale als het nationale vervoer binnen de Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid dient te gelden.

- (4) De uit hoofde van het Verdrag van Athene vereiste verzekeringsregelingen moeten rekening houden met de financiële draagkracht van de scheepseigenaars en verzekeringsmaatschappijen. De scheepseigenaars moeten hun verzekeringsregelingen op een economisch aanvaardbare manier kunnen beheren, en vooral voor kleine scheepvaartbedrijven die binnenlandse vervoerdiensten verzorgen, moet er rekening gehouden worden met het seizoengebonden karakter van hun werkzaamheden. Wanneer uit hoofde van deze verordening verzekeringsregelingen worden vastgesteld dient derhalve rekening te worden gehouden met de verschillende klassen van schepen.
- (5) Het is passend de vervoerders te verplichten tot het betalen van voorschotten bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, met dien verstande dat het betalen van een voorschot geen erkenning van aansprakelijkheid inhoudt.
- (6) De passagier dient vóór zijn reis op een passende wijze te worden geïnformeerd over zijn rechten, of indien dit niet mogelijk is, ten laatste bij het vertrek.
- (7) De Juridische Commissie van de IMO heeft op 19 oktober 2006 het voorbehoud en de richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna: „IMO-richtsnoeren”) aangenomen teneinde bepaalde kwesties betreffende het Verdrag van Athene, in het bijzonder de vergoeding van met terrorisme verband houdende schade, te regelen; de IMO-richtsnoeren kunnen als zodanig als *lex specialis* worden beschouwd.
- (8) Deze verordening neemt delen van de IMO-richtsnoeren over en maakt deze bindend. In dat verband moeten de bepalingen van de IMO-richtsnoeren die op voorwaardelijke wijze zijn geformuleerd, op bindende wijze worden geformuleerd.
- (9) De bepalingen van het Verdrag van Athene (bijlage I) en van de IMO-richtsnoeren (bijlage II) moeten mutatis mutandis worden opgevat in de context van de communautaire regelgeving.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 562), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 190 E van 29.7.2008, blz. 17), Standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Besluit van de Raad van 26 februari 2009, Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (10) Het in deze verordening neergelegde aansprakelijkheidsstelsel dient geleidelijk uitgebreid te worden naar de verschillende klassen van schepen als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen ⁽¹⁾. Er dient rekening te worden gehouden met de invloed op de prijzen van biljetten en met de mogelijkheid van de markt om een betaalbare verzekering op het vereiste niveau te verkrijgen, in het licht van een beleidsachtergrond om passagiersrechten te versterken, alsmede het seizoengebonden karakter van sommige verbindingen.
- (11) De aangelegenheden die worden geregeld door de artikelen 17 en 17 bis van het Verdrag van Athene vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap, voor zover deze artikelen van invloed zijn op de voorschriften van Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken ⁽²⁾. In dit opzicht zullen deze twee bepalingen deel uitmaken van de communautaire rechtsorde wanneer de Gemeenschap toetreedt tot het Verdrag van Athene.
- (12) Voor de toepassing van deze verordening moeten de woorden „of in een lidstaat is geregistreerd” worden geïnterpreteerd in die zin dat de vlaggenstaat in geval van registratie van rompbevrachting ofwel een lidstaat van de EU of een partij bij het Verdrag van Athene moet zijn. De lidstaten en de Commissie moeten het nodige doen om de IMO te verzoeken richtsnoeren inzake registratie van rompbevrachting op te stellen.
- (13) Voor de toepassing van deze verordening mag de term „mobiliteitshulpmiddelen” niet worden opgevat als bagage of voertuigen in de zin van artikel 8 van het Verdrag van Athene.
- (14) De maatregelen voor de uitvoering van deze verordening moeten worden aangenomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽³⁾.
- (15) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om deze verordening te wijzigen met het oog op de opname van latere wijzigingen van de internationale overeenkomsten, protocollen, codes en resoluties die daarmee verband houden. Aangezien het gaat om maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze maatregelen worden aangenomen volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (16) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid ⁽⁴⁾ dient de Commissie te ondersteunen bij de voorbereiding en opstelling van een voortgangsverslag over de werking van de in deze verordening neergelegde voorschriften.
- (17) De nationale overheidsinstanties, en meer in het bijzonder de havenautoriteiten, vervullen een essentiële en cruciale rol in de vaststelling en beheersing van de gevaren die de veiligheid van de zeevaart bedreigen.
- (18) De lidstaten hebben er zich in hun verklaring van 9 oktober 2008 toe verplicht uiterlijk op 1 januari 2012 hun instemming kenbaar te maken dat zij door het Internationale Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996, gebonden zijn. Lidstaten kunnen gebruikmaken van de in artikel 15, lid 3 bis, van dat verdrag geboden mogelijkheid om op grond van specifieke bepalingen van deze verordening het op passagiers toe te passen systeem inzake aansprakelijkheidsbeperking te regelen.
- (19) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het ontwikkelen van een uniforme regeling inzake de rechten van vervoerders over zee en hun passagiers bij ongevallen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling

1. Deze verordening voorziet in de communautaire regeling betreffende aansprakelijkheid en verzekering voor het vervoer van passagiers over zee, zoals vastgesteld in de toepasselijke bepalingen van:

- het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002, (hierna „Verdrag van Athene”), als gespecificeerd in bijlage I, en
- het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna „IMO-richtsnoeren”), die door de Juridische Commissie van de IMO op 19 oktober 2006 zijn aangenomen en die in bijlage II zijn gespecificeerd.

⁽¹⁾ PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽⁴⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

2. Bovendien wordt bij deze verordening de toepassing van deze bepalingen uitgebreid tot vervoer van passagiers over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A en B overeenstemmen en worden een aantal aanvullende vereisten vastgesteld.

3. Uiterlijk op 30 juni 2013 dient de Commissie indien nodig een wetgevingsvoorstel in, onder andere ter uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse C en D overeenstemmen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op al het internationaal vervoer in de zin van artikel 1, punt 9, van het Verdrag van Athene en op vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A en B overeenstemmen, indien:

- a) het schip onder de vlag van een lidstaat vaart of in een lidstaat is geregistreerd;
- b) de vervoersovereenkomst in een lidstaat is gesloten, of
- c) volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek of bestemming in een lidstaat is gelegen.

De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op alle binnenlandse zeezeizen.

Artikel 3

Aansprakelijkheid en verzekering

1. De aansprakelijkheidsregeling ten aanzien van passagiers, hun bagage en hun voertuigen en de voorschriften inzake verzekering of een andere financiële zekerheid worden beheerst door deze verordening, door de artikelen 1 en 1 bis, artikel 2, lid 2, de artikelen 3 tot en met 16, en de artikelen 18, 20 en 21 van het Verdrag van Athene, die in bijlage I staan, en de IMO-richtsnoeren in bijlage II.

2. De IMO-richtsnoeren in bijlage II moeten als bindend worden beschouwd.

Artikel 4

Schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen

Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere specifieke hulpmiddelen die worden gebruikt door een passagier met beperkte mobiliteit, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder bepaald op grond van artikel 3, lid 3, van het Verdrag van Athene. De vergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten.

Artikel 5

Globale beperking van de aansprakelijkheid

1. De rechten en plichten van de vervoerder of de feitelijke vervoerder waarin de nationale wetgeving tot uitvoering van het Internationale Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996, inclusief toekomstige wijzigingen van dat verdrag, voorziet, worden door de onderhavige verordening onverlet gelaten.

Wanneer geen dergelijke nationale wetgeving van toepassing is, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder of de feitelijke vervoerder uitsluitend door artikel 3 van deze verordening geregeld.

2. Met betrekking tot vorderingen voor overlijden of persoonlijk letsel van passagiers, die veroorzaakt zijn door een van de in 2.2 van de IMO-richtsnoeren bedoelde risico's, kunnen de vervoerder, en de feitelijke vervoerder hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig het bepaalde in lid 1, van dit artikel.

Artikel 6

Voorschot

1. Wanneer het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident, betaalt de vervoerder die het vervoer ten tijde waarvan het scheepvaartincident heeft plaatsgevonden geheel of gedeeltelijk feitelijk heeft verricht, binnen vijftien dagen na de identificatie van de schadevergoedingsgerechtigde persoon een voorschot ter dekking van onmiddellijke economische behoeften, op een basis die evenredig is aan de geleden schade. Bij overlijden bedraagt het voorschot niet minder dan 21 000 EUR.

Deze bepaling is ook van toepassing wanneer de vervoerder in de Gemeenschap is gevestigd.

2. Een voorschot staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op grond van deze verordening wordt uitgekeerd. Het hoeft niet te worden terugbetaald, behalve in de gevallen die zijn voorgescreven bij artikel 3, lid 1, en artikel 6 van het Verdrag van Athene of bij aanhangsel A bij de IMO-richtsnoeren, of ingeval degene die het voorschot ontvangen heeft, niet de schadevergoedingsgerechtigde persoon is.

Artikel 7

Informatie ten behoeve van de passagiers

Onverminderd de verplichtingen van touroperators overeenkomstig Richtlijn 90/314/EEG van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis-pakketten⁽¹⁾, moeten de vervoerder en/of de feitelijke vervoerder ervoor zorgen dat de passagiers passende en begrijpelijke informatie wordt verstrekt over hun rechten uit hoofde van deze verordening.

⁽¹⁾ PB L 158 van 23.6.1990, blz. 59.

Indien de vervoersovereenkomst in een lidstaat is gesloten, wordt die informatie in alle verkooppunten, met inbegrip van verkoop per telefoon of internet, verstrekt. Wanneer de vertrekplaats in een lidstaat is gelegen, wordt die informatie voor de afvaart verstrekt. In alle andere gevallen wordt die informatie uiterlijk bij de afvaart verstrekt. Voor zover ofwel de vervoerder of de feitelijke vervoerder heeft voldaan aan de informatieverplichting van dit artikel, is de ander niet gehouden tot informatieverstrekking. Die informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm.

Om aan de informatieverplichting uit hoofde van dit artikel te voldoen, verstrekken de vervoerder en de feitelijke vervoerder minstens de informatie die is neergelegd in een door de Commissie opgesteld en openbaar gemaakt overzicht van de bepalingen van deze verordening.

Artikel 8

Verslaglegging

Uiterlijk op drie jaar na de datum van toepassing van deze verordening stelt de Commissie een verslag op over de toepassing van deze verordening, waarin onder meer rekening wordt gehouden met de economische ontwikkelingen en met de ontwikkelingen in internationale fora.

Dit verslag kan vergezeld gaan van een voorstel tot wijziging van deze verordening of van een voorstel dat door de Gemeenschap zal worden voorgelegd aan de betrokken internationale fora.

Artikel 9

Wijzigingen

1. Maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen en de opname betreffen van wijzigingen tot de maxima die zijn vastgesteld bij artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag van Athene teneinde rekening te houden met de ingevolge artikel 23 van dat Verdrag genomen besluiten, alsmede daarbij behorende aanpassingen van bijlage I bij deze verordening, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, van deze verordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Rekening houdend met de gevolgen voor de prijzen van de biljetten en het vermogen van de markt om te zorgen voor een betaalbare verzekeringsdekking op het niveau dat in het licht van een beleidsachtergrond om passagiersrechten te versterken is vereist, alsmede het seizoengebonden karakter van sommige verbindingen, neemt de Commissie op basis van een passende effectbeoordeling, uiterlijk tegen 31 december 2016, een maatregel vast met betrekking tot de in Bijlage I neergelegde

aansprakelijkheidsgrenzen voor schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse B overeenstemmen. Deze maatregel, die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, van deze verordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. Maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen en de opname betreffen van wijzigingen in de IMO-richtsnoeren, die in bijlage II staan, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 10

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 11

Overgangsbepalingen

1. Wat betreft het vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A overeenstemmen, kunnen de lidstaten verkiezen de toepassing van deze verordening tot vier jaar na de datum van toepassing van deze verordening uit te stellen.

2. Wat betreft het vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse B overeenstemmen, kunnen de lidstaten verkiezen de toepassing van deze verordening tot 31 december 2018 uit te stellen.

Artikel 12

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van Athene voor de Gemeenschap, doch in elk geval uiterlijk op 31 december 2012.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE I

VOOR DE TOEPASSING VAN DEZE VERORDENING TOEPASSELIJKE BEPALINGEN UIT HET VERDRAG VAN ATHENE INZAKE HET VERVOER VAN PASSAGIERS EN HUN BAGAGE OVER ZEE**(Geconsolideerde tekst van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 en het Protocol van 2002 bij het Verdrag)***Artikel 1***Definities**

In dit verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt:

- 1) a) „vervoerder” betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;
- b) „feitelijke vervoerder” betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht, en
- c) „vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht” betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;
- 2) „vervoersovereenkomst” betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;
- 3) „schip” betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;
- 4) „passagier” betekent iedere persoon vervoerd op een schip:
 - a) krachtens een vervoersovereenkomst, of
 - b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;
- 5) „bagage” betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoersovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:
 - a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een andere overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en
 - b) levende dieren;
- 6) „hutbagage” is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van lid 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;
- 7) „verlies of beschadiging van bagage” omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;
- 8) „vervoer” heeft betrekking op de volgende periodes:
 - a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

- b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;
 - c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;
- 9) „internationaal vervoer” is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende staten liggen of in één enkele staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere staat is;
- 10) onder „Organisatie” wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;
- 11) onder „secretaris-generaal” wordt verstaan de secretaris-generaal van de Organisatie.

Artikel 1 bis

Bijlage

De bijlage van dit verdrag vormt een integrerend deel van het verdrag.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. [...] (*)
2. Niettegenstaande de bepalingen van lid 1 van dit artikel is dit verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door bepalingen van een ander internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

Artikel 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250 000 rekeenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

- a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of
- b) geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

5. Voor de toepassing van dit artikel:

- a) wordt onder „scheepvaartincident” verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;
- b) omvat „schuld of nalatigheid van de vervoerder” de schuld of nalatigheid van de ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

(*) Niet weergegeven.

c) wordt onder „defect aan het schip” verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting, en

d) omvat „verlies” niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

7. Niets in dit verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6 van dit verdrag. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 7 of 8 van dit verdrag voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

Artikel 4

Feitelijk vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit verdrag. Bovendien is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van dit verdrag en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij dit verdrag opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke dit verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

Artikel 4 bis

Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een schip dat geregistreerd is in een staat die partij is en dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit verdrag van toepassing is, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit dit verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van dit verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een staat die partij is, heeft vastgesteld dat aan de vereisten van lid 1 is voldaan. Voor een schip dat geregistreerd is in een staat die partij is, wordt dit document afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de staat waar het schip geregistreerd is; voor een schip dat niet is geregistreerd in een staat die partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke staat die partij is. Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij dit verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden:

a) naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;

- b) naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;
 - c) IMO-scheepsidentificatienummer;
 - d) aard en duur van de zekerheid;
 - e) naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld, en
 - f) geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.
3. a) Een staat die partij is mag een door hem erkende instelling of organisatie tot afgifte van het certificaat machtigen. Een dergelijke instelling of organisatie stelt die staat van de afgifte van elk certificaat in kennis. In alle gevallen garandeert de staat die partij is, ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het aldus afgegeven certificaat, en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.
- b) Een staat die partij is, stelt de secretaris-generaal in kennis van:
- i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden die zijn verbonden aan de bevoegdheid die wordt overgedragen aan een door hem erkende instelling of organisatie;
 - ii) de intrekking van een dergelijke bevoegdheid, en
 - iii) de datum met ingang waarvan een dergelijke bevoegdheid of intrekking daarvan van kracht wordt.
- Een overgedragen bevoegdheid wordt pas effectief drie maanden vanaf de datum waarop de secretaris-generaal van de machtiging in kennis is gesteld.
- c) De overeenkomstig dit lid tot afgifte van certificaten bevoegde instelling of organisatie wordt, ten minste, gemachtigd om deze certificaten in te trekken indien de voorwaarden waarop deze zijn verleend niet worden vervuld. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking bij de staat namens welke het certificaat is afgegeven.
4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of talen van de staat die het afgeeft. Indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, wordt in de tekst een vertaling in een van deze talen opgenomen, en, waar de staat hiertoe besluit, kan de officiële taal van de staat worden weggelaten.
5. Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift hiervan wordt in bewaring gegeven bij de overheidsinstantie die het register houdt waarin het schip staat ingeschreven of, indien het schip niet geregistreerd is in een staat die partij is, bij de overheidsinstantie van de staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.
6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van dit artikel indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in lid 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van dit artikel voldoet.
7. De staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheid van het certificaat.
8. Niets in dit verdrag mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat een staat die partij is ervan wordt weerhouden te vertrouwen op van andere staten of de Organisatie, dan wel van andere internationale organisaties verkregen informatie betreffende de financiële status van verstrekken van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van dit verdrag betreft. In dergelijke gevallen wordt de staat die partij is en die op zulke informatie vertrouwt, niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid als staat van afgifte van het certificaat.

9. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een staat die partij is, worden door de overige staten die partij zijn voor de toepassing van dit verdrag aanvaard en worden door de laatstgenoemde als even geldig beschouwd als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een staat die partij is. Een staat die partij is kan te allen tijde om overleg vragen met de staat van afgifte of waarmaking, mocht hij geloven dat de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij dit verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

10. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het in lid 1 genoemde bedrag als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in lid 1 bedoelde vervoerder overeenkomstig dit verdrag had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere overeenkomstig lid 1 verzorgde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van dit verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

12. Een staat die partij is, laat niet toe dat een onder zijn vlag varend schip waarop dit artikel van toepassing is, geëxploiteerd wordt, tenzij hiervoor krachtens de leden 2 of 15 een certificaat is afgegeven.

13. Behoudens het bepaalde in dit artikel ziet elke staat die partij is er, in het kader van zijn nationale wetgeving, op toe dat er, voor zover dit verdrag van toepassing is, met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, en dat een haven op diens grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is.

14. Niettegenstaande het bepaalde in lid 5, kan een staat die partij is de secretaris-generaal mededelen dat schepen, voor de toepassing van lid 13, het bij lid 2 vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben of behoeven over te leggen wanneer zij havens op het grondgebied van die staat aandoen of verlaten, mits de staat die partij is en het certificaat afgeeft, de secretaris-generaal heeft medegedeeld dat hij voor alle staten die partij zijn toegankelijke elektronische bestanden bijhoudt, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en waardoor de staten die partij zijn bij machte zijn hun uit lid 13 voortvloeiende verplichtingen na te komen.

15. Indien voor een schip dat eigendom is van een staat die partij is niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel niet op dit schip van toepassing; het schip heeft dan echter een certificaat aan boord dat is afgegeven door de bevoegde overheidsinstantie van de staat van registratie van het schip, waarin verklaard wordt dat het eigendom is van die staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in lid 1 voorgeschreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgeschreven model.

Artikel 5

Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, lid 3, tenzij, overeenkomstig artikel 10, lid 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

Artikel 6

Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

*Artikel 7***Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel**

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 3, is beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

2. Een staat die partij is, kan de in lid 1 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens vaststellen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in lid 1 wordt voorgeschreven. Een staat die partij is en gebruikmaakt van de in dit lid gegeven keuzemogelijkheid, stelt de secretaris-generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.

*Artikel 8***Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen**

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage belooft ten hoogste 2 250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, belooft ten hoogste 12 700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage belooft ten hoogste 3 375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

*Artikel 9***Rekeneenheid en omrekening**

1. De rekeneenheid bedoeld in dit verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is en die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in lid 1 bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijfenzeventig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken staat.

3. De in de laatste zin van lid 1 genoemde berekening en de in lid 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de staten die partij zijn zoveel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou resulteren van de toepassing van de eerste drie zinnen van lid 1. De staten doen de secretaris-generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig lid 1, of van het resultaat van de omrekening in lid 2, naargelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit verdrag neerleggen, en telkenmale als zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.

*Artikel 10***Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen**

1. Vervoerder en passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde grenzen.
2. De wettelijke interesses en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

*Artikel 11***Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd**

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop dit Verdrag van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens dit verdrag kunnen beroepen.

*Artikel 12***Samenloop van schuldvorderingen**

1. Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.
2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit verdrag kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.
3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 11 van dit verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

*Artikel 13***Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid**

1. Het voordeel van de in de artikelen 7, 8 en 10, lid 1, bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.
2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling dergelijke schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

*Artikel 14***Grond van de vorderingen**

Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit verdrag.

*Artikel 15***Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage**

1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber:
 - a) in geval van zichtbare beschadiging van bagage:
 - i) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontschepping van de passagier;
 - ii) voor andere bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

b) bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij - tenzij het tegendeel wordt bewezen - verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.

3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenpraak werd vastgesteld of onderzocht.

Artikel 16

Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding

1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.

2. De verjaringstermijn begint te lopen:

a) bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;

b) bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;

c) bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontscheppingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van dit verdrag kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:

a) een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

b) een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

4. Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

Artikel 17

Bevoegde rechten (*)

Artikel 17 bis

Erkenning en tenuitvoerlegging (*)

Artikel 18

Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in dit verdrag is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 8, lid 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, lid 1 of 2, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit verdrag.

(*) Niet weergegeven.

*Artikel 20***Nucleaire schade**

Niemand kan volgens dit verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

- a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij, of
- b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

*Artikel 21***Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen**

Dit verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.

[Artikelen 22 en 23 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974.]

*Artikel 22***Herziening en wijziging (*)***Artikel 23***Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel enkel van toepassing voor wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het verdrag als herzien bij dit protocol.
2. Op verzoek van ten minste de helft, maar in geen geval minder dan zes van de staten die partij zijn bij dit protocol, wordt elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, als gespecificeerd in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het verdrag als herzien bij dit protocol, door de secretaris-generaal aan alle leden van de Organisatie en alle staten die partij zijn toegezonden.
3. Elke voorgestelde wijziging die is toegezonden als hierboven bedoeld, wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna de „Juridische Commissie” te noemen) opdat deze commissie de wijziging ten minste zes maanden na de datum van toezending bestudeert.
4. Alle staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol hebben, ongeacht of zij al dan niet lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.
5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van tweederde van de in de Juridische Commissie in de in lid 4 bedoelde samenstelling aanwezige stemhebbende staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol, op voorwaarde dat ten minste de helft van de staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol, ten tijde van de stemming aanwezig is.
6. Wanneer de Juridische Commissie een voorstel tot wijziging van de grenzen bespreekt, houdt zij rekening met de ervaring die bij incidenten werd opgedaan en in het bijzonder het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade en met wijzigingen in geldwaarden en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de verzekeringskosten.

(*) Niet weergegeven.

7. a) Geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit artikel mag in overweging worden genomen minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop dit protocol voor ondertekening is opengesteld, noch minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel van kracht is geworden.
 - b) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het verdrag als herzien bij dit protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit protocol voor ondertekening werd opengesteld.
 - c) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het verdrag als herzien bij dit protocol, vermenigvuldigd met drie.
8. Elke in overeenstemming met lid 5 goedgekeurde wijziging wordt door de Organisatie medegedeeld aan alle staten die partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na verstrijken van een periode van achttien maanden na de datum van mededeling, tenzij gedurende die periode niet minder dan een vierde van de staten die partij waren ten tijde van de goedkeuring van de wijziging de secretaris-generaal hebben laten weten dat zij de wijziging niet aanvaarden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en zonder gevolg blijft.
9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig lid 8, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding daarvan.
10. Alle staten die partij zijn worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit protocol overeenkomstig artikel 21, leden 1 en 2, ten minste zes maanden voordat de wijziging van kracht wordt, opzeggen. Deze opzegging wordt effectief wanneer de wijziging van kracht wordt.
11. Wanneer een wijziging is goedgekeurd, maar de periode van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een staat welke gedurende die periode partij wordt, gebonden door de wijziging indien deze van kracht wordt. Een staat die na die periode partij wordt, is gebonden door een wijziging die is aanvaard overeenkomstig lid 8. In de in dit lid bedoelde gevallen wordt een staat door een wijziging gebonden wanneer deze wijziging van kracht wordt, of wanneer dit protocol voor die staat van kracht wordt, indien dit later gebeurt.
-

BIJLAGE BIJ HET VERDRAG VAN ATHENE

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINANCIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

Naam van het schip	Identificatienummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is die voldoet aan het bepaalde in artikel 4 bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4 bis, lid 3:

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van

(volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te op
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.
2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.
3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.
4. Onder „Duur van de zekerheid” moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.
5. Onder „Adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

BIJLAGE II

Uittreksel uit het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene die door de Juridische Commissie van de INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE zijn aangenomen op 19 oktober 2006

VOORBEHOUD EN RICHTSNOEREN VAN DE IMO VOOR DE UITVOERING VAN HET VERDRAG VAN ATHENE

Voorbehoud

1. Het Verdrag van Athene moet worden bekrachtigd met het volgende voorbehoud of een verklaring in dezelfde zin:

„[1.1.] Voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging door de regering van ... van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002 („het Verdrag”)

Beperking van de aansprakelijkheid van vervoerders, enz.

[1.2.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om, in voorkomend geval, de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, van het Verdrag, wegens overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen:

— 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval,

of

— 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

[1.3.] Tevens behoudt de regering van ... zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de punten 2.1.1. en 2.2.2. van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene mutatis mutandis op dergelijke gevallen van aansprakelijkheid toe te passen.

[1.4.] De aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 4 van het Verdrag, de aansprakelijkheid van de aangestelden en lasthebbers van de vervoerder of de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 11 van het Verdrag en het plafond van de totale som van de bedragen die kunnen worden verkregen uit hoofde van artikel 12 van het Verdrag, worden op dezelfde wijze beperkt.

[1.5.] Het voorbehoud en de verbintenis, bedoeld in punt 1.2, zijn van toepassing ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, en niettegenstaande eventuele andersluidende bepalingen in artikel 4 of artikel 7 van het Verdrag; dit voorbehoud en deze verbintenis doen evenwel geen afbreuk aan de uitvoering van de artikelen 10 en 13.

Verplichte verzekering en beperking van de aansprakelijkheid van verzekeraars

[1.6.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om het vereiste uit hoofde van artikel 4 bis, lid 1, om een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien ter dekking van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen:

— 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval,

of

— 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

[1.7.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om de aansprakelijkheid van de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid stelt uit hoofde van artikel 4 bis, lid 10, wegens het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot een maximum van het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid die de vervoerder overeenkomstig punt 1.6 van dit voorbehoud moet nemen of stellen.

[1.8.] Tevens behoudt de regering van ... zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de in de punten 2.1 en 2.2 van de richtsnoeren bedoelde bedingen, toe te passen in alle op grond van het Verdrag verplichte verzekeringen.

- [1.9.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe de verstrekker van de verzekering of de andere financiële zekerheid uit hoofde van artikel 4 bis, lid 1, vrij te stellen van aansprakelijkheid in aangelegenheden waarvoor hij geen aansprakelijkheid op zich genomen heeft.

Certificering

- [1.10.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om op grond van artikel 4 bis, lid 2, van het Verdrag verzekeringscertificaten af te geven teneinde:
- de in de punten 1.2, 1.6, 1.7 en 1.9 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid en de vereisten inzake verzekeringsdekking weer te geven, en
 - andere beperkingen, vereisten en vrijstellingen op te nemen, die noodzakelijk zijn geworden door de omstandigheden op de verzekeringsmarkt op het tijdstip van afgifte van het certificaat.
- [1.11.] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe verzekeringscertificaten die op grond van een gelijkaardig voorbehoud zijn afgegeven door andere staten die partij zijn, te aanvaarden.
- [1.12.] Al deze beperkingen, vereisten en vrijstellingen zullen in het afgegeven certificaat duidelijk worden weergegeven of overeenkomstig artikel 4 bis, lid 2, van het Verdrag worden gecertificeerd.

Verband tussen dit voorbehoud en de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene

- [1.13.] Teneinde voor uniformiteit te zorgen, zullen de rechten uit hoofde van dit voorbehoud worden uitgeoefend met inachtneming van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene of van wijzigingen ervan. Indien een voorstel tot wijziging van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de maxima, is goedgekeurd door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie, zijn deze wijzigingen van toepassing met ingang van de door de Commissie bepaalde datum. Hiermee wordt niet geraakt aan de regels van het internationaal recht aangaande het recht van een staat om zijn voorbehoud in te trekken of te wijzigen."

Richtsnoeren

2. In de huidige staat van de verzekeringsmarkt dienen de staten die partij bij het Verdrag zijn, verzekeringscertificaten af te geven op basis van de verbintenis van een verzekeraar die oorlogsmolestrisico's dekt en die van een andere verzekeraar die andere dan oorlogsmolestrisico's dekt. Iedere verzekeraar is enkel voor zijn deel aansprakelijk. De volgende regels dienen daarbij te gelden (de clausules waarnaar wordt verwezen staan in Aanhangsel A):
- 2.1. De volgende clausules kunnen van toepassing zijn op zowel oorlogsmolestverzekeringen als op andere dan oorlogsmolestverzekeringen:
- 2.1.1. ILU-clausule (standaardclausule van het Institute of London underwriters) met betrekking tot de uitsluiting van radioactieve besmetting en van chemische, biologische, biochemische en elektromagnetische wapens (standaardclausule nr. 370);
- 2.1.2. ILU-clausule inzake de uitsluiting van cyberaanvallen (standaardclausule nr. 380);
- 2.1.3. De vrijstellingen en grenzen van een verstrekker van een verplichte financiële zekerheid uit hoofde van dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, met name de grens van 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval;
- 2.1.4. Het voorbehoud dat de verzekering alleen risico's dekt die onder dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, vallen, en
- 2.1.5. De bepaling dat uit hoofde van dit verdrag betaalde bedragen moeten worden aangewend om de resterende aansprakelijkheid van de vervoerder en/of zijn verzekeraar uit hoofde van artikel 4 bis van het verdrag te verminderen, ook als deze bedragen niet zijn betaald of gevorderd door de respectieve verzekeraars van oorlogsmolestrisico's en andere dan oorlogsmolestrisico's.

2.2. De oorlogsmolestverzekering dekt eventuele aansprakelijkheid voor het verlies ten gevolge van het overlijden of het persoonlijke letsel van een passagier ten gevolge van:

- oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, dan wel iedere vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij;
- neming, inbeslagneming, aanhouding, ophouding of vasthouding, en de gevolgen daarvan of van enige poging daartoe;
- achtergebleven mijnen, torpedo's, bommen of andere achtergebleven oorlogswapens;
- handelingen van terroristen of personen die kwaadwillig of met politieke bedoelingen optreden en maatregelen om die risico's te voorkomen of zich ertegen te verweren;
- confiscatie en onteigening,

en kan worden onderworpen aan de volgende vrijstellingen, beperkingen en vereisten:

2.2.1. Clausule inzake automatische beëindiging molestdekking en clausule van uitsluiting van oorlogsisico's

2.2.2. Indien het totaalbedrag van de vorderingen van de individuele passagiers het bedrag van 340 miljoen rekeneenheden per schip per afzonderlijk geval overschrijdt, mag de vervoerder een beperking van zijn aansprakelijkheid tot 340 miljoen rekeneenheden inroepen, steeds met dien verstande dat:

- dit bedrag over de eisers wordt verdeeld naar verhouding van hun vastgestelde vorderingen;
- de verdeling van dit bedrag over op het ogenblik van de uitbetaling bekende eisers mag geschieden in een of meer delen, en
- de verdeling van dit bedrag mag geschieden door de verzekeraar of door de rechtbank of een andere bevoegde autoriteit waarbij de zaak door de verzekeraar aanhangig is gemaakt in iedere staat die partij bij het verdrag is waarin een rechtszaak is ingesteld met betrekking tot vorderingen die geacht worden onder de verzekering te vallen.

2.2.3. clausule betreffende een opzeggingstermijn van 30 dagen in andere gevallen dan onder 2.2.1

2.3. Andere dan oorlogsmolestverzekeringen dienen alle andere verplicht te verzekeren risico's te dekken dan die in 2.2, ongeacht of zij in aanmerking komen voor de in 2.1 en 2.2 bedoelde vrijstellingen, beperkingen en vereisten.

3. In Aanhangsel B staat een voorbeeld van twee verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) en een verzekeringscertificaat waarin deze richtsnoeren zijn toegepast.

AANHANGSEL A

Clausules bedoeld in de richtsnoeren 2.1.1, 2.1.2 en 2.2.1**ILU-clausule met Betrekking tot de Uitsluiting van Radioactieve Besmetting en van Chemische, Biologische, Biochemische en Elektromagnetische wapens (Cl. 370, 10/11/2003)**

Deze bepaling is de voornaamste en doet eventuele hiermee onverenigbare bepalingen in deze verzekeringspolis teniet.

1. Deze verzekeringspolis dekt in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit
 - 1.1. ioniserende stralen die zijn veroorzaakt door radioactiviteit of radioactieve besmetting door splijtstof of radioactief afval of door de verbranding van splijtstof;
 - 1.2. de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van een kerninstallatie, -reactor of een ander nucleair geheel of een nucleaire component daarvan;
 - 1.3. een wapen of inrichting die gebruik maakt van atoom- of kernsplijting en/of -fusie of een andere soortgelijke reactie of radioactieve kracht of materiaal;
 - 1.4. de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van radioactief materiaal. De uitsluiting in dit clausuleonderdeel betreft geen andere radioactieve isotopen dan splijtstof, indien deze isotopen bereid, vervoerd, opgeslagen of gebruikt worden voor commerciële, landbouw-, medische, wetenschappelijke of soortgelijke vreedzame doeleinden;
 - 1.5. chemische, biologische, biochemische of elektromagnetische wapens.

ILU-clausule Inzake de Uitsluiting van Cyberaanvallen (Cl. 380, 10/11/03)

1. Onder het uitsluitende voorbehoud van clausule 10.2, dekt deze verzekeringspolis in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit het gebruik of de bediening met het oog op het toebrengen van schade, van een computer, computersysteem, computer-softwareprogramma, kwaadwillige code, computervirus of computerproces of een ander elektronisch systeem.
2. Indien de onderhavige clausule wordt onderschreven in polissen die de risico's dekken ten gevolge van oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, of van een vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij, of van handelingen van terroristen of personen die met politieke bedoelingen optreden, geldt clausule 10.1 niet om verlies uit te sluiten (dat anders zou zijn gedekt) ten gevolge van het gebruik van een computer, computersysteem, computersoftwareprogramma, of een ander elektronisch systeem in het lancerings-en/of geleidingssysteem en/of afvuurmechanisme van een wapen of raket.

Automatische Beëindiging Molestdekking en Uitsluiting van Oorlogsrisico's**1.1. Automatische beëindiging van de dekking**

Ongeacht het feit of er een opzegging heeft plaatsgevonden, wordt de hieronder bedoelde dekking AUTOMATISCH BEËINDIGD

- 1.1.1. bij het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;
- 1.1.2. met betrekking tot ieder vaartuig waarvoor in deze polis een dekking is gegarandeerd, ingeval dat vaartuig wordt gevorderd voor bezit of gebruik.

1.2. Oorlog tussen de vijf grootmachten

Van deze verzekeringspolis zijn uitgesloten

- 1.2.1. schade, aansprakelijkheid of kosten die voortkomen uit het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;
 - 1.2.2. vordering voor bezit of gebruik.
-

AANHANGSEL B

I. Voorbeelden van verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) als bedoeld in richtsnoer 3

Door de oorlogsmolestverzekeraar afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip:

IMO-scheepsidentificatienummer:

Haven van registratie:

Naam en adres van de eigenaar:

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor verplichte oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules: [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]

Verzekeringgeldigheid van: 20 februari 2007

tot: 20 februari 2008

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggingstermijn van 30 dagen waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggingstermijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum:

Dit certificaat is afgegeven door:

War Risks, Inc

[Adres]

.....

Handtekening van de verzekeraar

Uitsluitend als lasthebber van War Risks, Inc.

Door de verzekeraar tegen andere risico's dan oorlogsmolest afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip:

IMO-scheepsidentificatienummer:

Haven van registratie:

Naam en adres van de eigenaar:

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor andere dan oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules: [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]

Verzekeringsgeldigheid van: 20 februari 2007

tot: 20 februari 2008

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggings-termijn van drie maanden waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggings-termijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum:

Dit certificaat is afgegeven door:

PANDI P&I

[Adres]

.....

Uitsluitend als lasthebber van PANDI
P&I

Handtekening van de verzekeraar

II. Model van een in richtsnoer 3 bedoeld verzekeringscertificaat

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINANCIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip	Identificatienummer of -letters	IMO- scheepsidentificatienum- mer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het ver- voer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid in stand wordt gehouden die voldoet aan het bepaalde in artikel 4 bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

De dekking van de verzekering waarvoor dit certificaat is afgegeven is opgesplitst in een deel oorlogsmolestverzekering en een deel andere verzekering dan tegen oorlogsmolest, overeenkomstig de uitvoeringsrichtsnoeren die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen. Voor ieder van deze delen van de verzekeringsdekking zijn alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag en de uitvoeringsrichtsnoeren zijn toegestaan, geldig. De verzekeraars zijn niet hoofdelijk aansprakelijk. De verzekeraars zijn:

Voor oorlogsmolestrisico's: War Risks, Inc., [adres]

Voor andere dan oorlogsmolestrisico's: Pandi P&I, [adres]

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4 bis, lid 3:

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van (volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te op
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.
2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.
3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.
4. Onder „Duur van de zekerheid” moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.
5. Onder „Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2009/15/EG 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 en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties**(Herschikking)****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, in het licht van de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het Bemiddelingscomité werd goedgekeurd ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽⁴⁾ is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 633), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 11), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009 en wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

(2) Gezien de aard van de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG lijkt het passend deze te herschikken in twee verschillende instrumenten van Gemeenschapsrecht, met name een richtlijn en een verordening.

(3) In zijn resolutie van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee, heeft de Raad de doelstelling geformuleerd om alle schepen die niet aan de normen voldoen, uit de communautaire wateren te verwijderen, en prioriteit gegeven aan een communautair actieprogramma die de effectieve en eenvormige toepassing van internationale regels beoogt door de opstelling van gemeenschappelijke normen voor classificatiebureaus.

(4) Het is mogelijk de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging van de zee daadwerkelijk te verbeteren door een strikte toepassing van de internationale verdragen, gedragsregels en resoluties, waarbij tevens wordt toegewerkt naar de vrijheid van dienstverrichting.

(5) De verantwoordelijkheid om te controleren dat schepen aan de uniforme internationale normen inzake veiligheid op zee en preventie van verontreiniging van de zee voldoen, berust bij de vlaggen- en havenstaten.

(6) De lidstaten dragen de verantwoordelijkheid voor de afgifte van de internationale certificaten inzake veiligheid en de voorkoming van verontreiniging waarin wordt voorzien door verdragen zoals het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (SOLAS 74), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (MARPOL), evenals voor de uitvoering van die verdragen.

(7) Overeenkomstig die verdragen mogen alle lidstaten erkende organisaties, tot op uiteenlopende hoogte toestaan het beantwoorden aan de normen te certificeren en mogen zij de afgifte van de relevante certificaten inzake veiligheid en preventie van verontreiniging delegeren.

- (8) Vele van de over de gehele wereld bestaande en door de verdragsluitende partijen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) erkende organisaties garanderen in het kader van hun werkzaamheden namens de nationale overheidsdiensten geen toereikende tenuitvoerlegging van de voorschriften of voldoende betrouwbaarheid, omdat zij niet over de betrouwbare en gepaste structuren en ervaring beschikken om hun taken op zeer deskundige wijze uit te voeren.
- (9) Overeenkomstig hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-1, van SOLAS 74 dienen de lidstaten erop toe te zien dat het ontwerp, de bouw en het onderhoud van schepen die hun vlag voeren, voldoen aan de structurele, mechanische en elektrische vereisten van organisaties die door overheidsdiensten zijn erkend. Deze organisaties zorgen derhalve voor de opstelling en uitvoering van voorschriften voor het ontwerp, de bouw, het onderhoud en de inspectie van schepen en zijn verantwoordelijk voor de inspectie van schepen namens de vlaggenstaat en voor de certificering dat deze schepen voldoen aan de eisen van de internationale verdragen voor de afgifte van de relevante certificaten. Om die taak op een bevredigende wijze te kunnen uitvoeren, behoeven zij strikte onafhankelijkheid, hooggespecialiseerde technische competentie en een nauwgezet kwaliteitsbeheer.
- (10) Met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties spelen een belangrijke rol in de communautaire wetgeving betreffende veiligheid op zee.
- (11) Met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties moeten hun diensten overal in de Gemeenschap kunnen aanbieden en met elkaar kunnen concurreren, en zij moeten zorgen voor een gelijk niveau van veiligheid en bescherming van het milieu. De nodige professionele normen voor hun activiteiten moeten derhalve overal in de Gemeenschap uniform worden vastgesteld en toegepast.
- (12) De afgifte van het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen mag worden toevertrouwd aan particuliere instellingen die voldoende deskundig zijn en gekwalificeerd personeel in dienst hebben.
- (13) Een lidstaat mag het aantal gemachtigde erkende organisaties beperken overeenkomstig zijn op objectieve en doorzichtige gronden gebaseerde behoeften, waarbij een en ander door de Commissie in overeenstemming met een comitéprocedure wordt gecontroleerd.
- (14) Aangezien deze richtlijn vrijheid van dienstverrichting in de Gemeenschap waarborgt, onderhandelt de Gemeenschap dienovereenkomstig met de derde landen waar sommige van de erkende organisaties gevestigd zijn, om te zorgen voor een gelijke behandeling voor de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties.
- (15) Een nauwe betrokkenheid van de nationale overheidsdiensten bij de controle van schepen en de afgifte van de daarmee verband houdende certificaten met het oog op de volledige naleving van de internationale veiligheidsvoorschriften is noodzakelijk, zelfs indien de lidstaten voor de uitvoering van door de wet voorgeschreven taken een beroep doen op erkende organisaties die geen deel uitmaken van hun overheidsdiensten. Het is derhalve dienstig een nauwe samenwerking tot stand te brengen tussen deze instanties en de door hen gemachtigde erkende organisaties, hetgeen met zich kan brengen dat de erkende organisaties een plaatselijke vertegenwoordiging hebben op het grondgebied van de lidstaat voor welke zij hun taken verrichten.
- (16) Wanneer een erkende organisatie, haar inspecteurs of technisch personeel namens de instanties zorgen voor de afgifte van de betrokken certificaten, dienen de lidstaten te overwegen voor hen met betrekking tot deze gedelegeerde activiteiten evenredige juridische waarborgen en rechterlijke bescherming te doen gelden, inclusief passende verweermiddelen, met uitzondering van immuniteit, dat als onvervreemdbaar soevereiniteitsrecht een prerogatief is waarop uitsluitend lidstaten een beroep kunnen doen en dat derhalve niet gedelegeerd kan worden.
- (17) Verschillen tussen de regelingen inzake de financiële aansprakelijkheid van de namens de lidstaten optredende erkende organisaties zouden een hinderpaal vormen voor de deugdelijke uitvoering van deze richtlijn. Ten einde bij te dragen tot een oplossing van dit probleem, is een zekere mate van harmonisatie op Gemeenschapsniveau geboden van de aansprakelijkheid wegens een door een erkende organisatie veroorzaakt ongeval ter zee, zoals vastgesteld door een rechtbank, met inbegrip van een uitspraak in een geschillenbeslechtingsprocedure.
- (18) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽¹⁾.
- (19) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven deze richtlijn te wijzigen met het oog op de opname van latere wijzigingen van internationale verdragen, protocollen, codes en daarmee samenhangende resoluties. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (20) De lidstaten moet niettemin de mogelijkheid worden gelaten om de door hen aan een erkende organisatie verleende machtiging te schorsen of in te trekken; zij brengen hun besluit ter kennis van de Commissie en de andere lidstaten, met vermelding van de redenen daarvoor.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (21) Elke lidstaat dient de prestaties van de namens hem optredende erkende organisaties periodiek te beoordelen en de Commissie en alle andere lidstaten van nauwkeurige informatie met betrekking tot die prestaties te voorzien.
- (22) De lidstaten zijn als havenautoriteiten verplicht voor een grotere veiligheid en een betere preventie van verontreiniging in de communautaire wateren te zorgen door in eerste instantie schepen te controleren die houder zijn van certificaten van organisaties die niet voldoen aan de gemeenschappelijke criteria, en er daarbij zorg voor te dragen dat schepen die onder de vlag van een derde staat varen, geen gunstigere behandeling krijgen.
- (23) Op dit ogenblik zijn er geen uniforme internationale normen waaraan alle schepen in het bouwstadium of gedurende hun volledige levensduur moeten voldoen met betrekking tot de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur. Dergelijke normen kunnen worden vastgesteld overeenkomstig de voorschriften van erkende organisaties of overeenkomstig gelijkwaardige normen die door de nationale overheidsdiensten moeten worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij ⁽¹⁾.
- (24) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de invoering van voorschriften die de lidstaten in hun relatie met de inspectie, controle en certificatie van schepen belaste organisaties die in de Gemeenschap werkzaam zijn, dienen toe te passen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (25) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot die bepalingen die ten opzichte van Richtlijn 94/57/EG materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit die richtlijn.
- (26) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor omzetting in nationaal recht van de in bijlage I, deel B, opgesomde richtlijnen onverlet te laten.
- (27) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (28) De maatregelen die door met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties moeten worden toegepast, zijn vastgesteld bij 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 (herschikking) ⁽³⁾,

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze richtlijn bevat voorschriften die moeten worden toegepast door de lidstaten in hun betrekkingen met organisaties die belast zijn met de inspectie, de controle en de certificatie van schepen in verband met de naleving van de internationale verdragen betreffende de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging van de zee, waarbij tevens wordt toegewerkt naar de vrijheid van dienstverrichting. Hieronder valt ook de uitwerking en toepassing van veiligheidseisen betreffende romp, machines, elektrische installaties en bedieningsapparatuur van schepen waarop de internationale overeenkomsten van toepassing zijn.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „schip”: een vaartuig waarop de internationale verdragen van toepassing zijn;
- b) „schip dat onder de vlag van een lidstaat vaart”: een schip dat in een lidstaat is geregistreerd en dat onder de vlag van een lidstaat vaart overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat. Een schip dat niet aan deze definitie voldoet, wordt gelijkgesteld met een schip dat onder de vlag van een derde land vaart;
- c) „inspecties en controles”: de inspecties en controles die verplicht zijn op grond van de internationale verdragen;
- d) „internationale verdragen”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (SOLAS 74) met uitzondering van hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij dat verdrag, het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (MARPOL), samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter in alle lidstaten, in de bijgewerkte versie;

⁽¹⁾ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

⁽³⁾ Zie bladzijde 11 van dit Publicatieblad.

- e) „organisatie”: een juridische entiteit, haar dochterondernemingen en alle andere entiteiten waarover zij zeggenschap heeft, die gezamenlijk of afzonderlijk taken uitvoeren die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen;
- f) „zeggenschap”: voor de toepassing van punt e): rechten, contracten of alle andere middelen, rechtens of feitelijk, die afzonderlijk of in combinatie de mogelijkheid verlenen om beslissende invloed uit te oefenen op een juridische entiteit, of die entiteit in staat stellen taken uit te voeren die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen;
- g) „erkende organisatie”: een organisatie die is erkend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009;
- h) „machtiging”: een handeling waarbij een lidstaat aan een erkende organisatie een recht verleent of bevoegdheid delegeert;
- i) „wettelijk voorgeschreven certificaat”: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen afgegeven certificaat;
- j) „voorschriften en procedures”: de eisen van een erkende organisatie voor het ontwerp, de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de controle van schepen;
- k) „klassecertificaat”: een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat een schip, overeenkomstig de door die erkende organisatie vastgestelde en gepubliceerde voorschriften en procedures, geschikt is voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;
- l) „radioveiligheids-certificaat voor vrachtschepen”: het certificaat dat is ingevoerd bij het protocol van 1988 houdende wijziging van SOLAS, aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Artikel 3

1. Op grond van hun verantwoordelijkheden en verbintenissen op grond van de internationale verdragen, zien de lidstaten erop toe dat hun bevoegde overheidsdiensten de bepalingen daarvan, met name die betreffende de inspectie en de controle van schepen en de afgifte van wettelijk voorgeschreven certificaten en certificaten van vrijstelling, naar behoren doen naleven overeenkomstig de internationale verdragen. De lidstaten handelen overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de bijlage en het aanhangsel van Resolutie A.847(20) van de IMO betreffende richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten.
2. Wanneer een lidstaat voor de toepassing van lid 1 besluit om, voor de schepen die zijn vlag voeren:

- i) organisaties te machtigen tot de volledige of gedeeltelijke uitvoering van inspecties en controles in verband met wettelijk voorgeschreven certificaten, met inbegrip van die voor het beoordelen van de naleving van de in artikel 11, lid 2, bedoelde voorschriften, en, wanneer van toepassing, tot het afgeven en vernieuwen van de betrokken certificaten, of
- ii) organisaties te belasten met het volledig of gedeeltelijk uitvoeren van de onder i) bedoelde inspecties en controles,

vertrouwt hij deze taken alleen toe aan erkende organisaties.

Voor de eerste afgifte van certificaten van vrijstelling is in ieder geval de goedkeuring van de bevoegde instantie vereist.

Wat het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen betreft, kunnen deze taken evenwel worden toevertrouwd aan een particuliere instelling die door een bevoegde overheidsdienst is erkend en die voldoende deskundig is en gekwalificeerd personeel heeft voor de uitvoering, namens de bevoegde instantie, van specifieke veiligheidsbeoordelingen op het gebied van radiocommunicatie.

3. Dit artikel is niet van toepassing op de certificatie van afzonderlijke onderdelen van de scheepsuitrusting.

Artikel 4

1. Bij de toepassing van artikel 3, lid 2, kunnen de lidstaten in beginsel niet weigeren erkende organisaties te machtigen om bovenvermelde taken uit te voeren, behoudens de bepalingen van lid 2 van dit artikel en de artikelen 5 en 9. Zij mogen echter wel het aantal organisaties dat zij machtigen, beperken overeenkomstig hun behoeften, mits daarvoor duidelijke en objectieve gronden bestaan.

Op verzoek van een lidstaat neemt de Commissie overeenkomstig de in artikel 6, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure de passende maatregelen om te zorgen voor de correcte toepassing van de eerste alinea van dit artikel betreffende weigering van machtiging en van artikel 8 betreffende die gevallen waar de machtiging is geschorst of ingetrokken.

2. Een lidstaat kan aan het machtigen van een in een derde staat gevestigde erkende organisatie tot gehele of gedeeltelijke uitvoering van de in artikel 3 vermelde taken de voorwaarde verbinden dat de betrokken derde staat zijnerzijds de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties op basis van wederkerigheid behandelt.

Bovendien kan de Gemeenschap verlangen dat de derde staat waar een erkende organisatie gevestigd is, de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties op basis van wederkerigheid behandelt.

Artikel 5

1. De lidstaten die een besluit ingevolge artikel 3, lid 2, nemen, stellen voor de relatie tussen hun bevoegde overheidsdienst en de namens hen optredende organisaties een werkafpraak vast.

2. De werkafpraak wordt vastgesteld in de vorm van een formele schriftelijke en niet-discriminerende overeenkomst of een gelijkwaardige juridische regeling waarin de door de organisaties uit te voeren specifieke taken en functies worden omschreven en die minimaal behelst:

a) de eisen van aanhangsel II bij Resolutie A.739(18) van de IMO over richtlijnen voor het machtigen van organisaties die namens de overheidsdienst optreden, met als inspiratiebron de bijlage, aanhangsels en toevoeging bij MSC/Circulaire 710 van de IMO en MEPC/Circulaire 307 betreffende een model-overeenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de overheidsdienst optreden;

b) de volgende bepalingen betreffende de financiële aansprakelijkheid:

i) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden voor het verlies van of schade aan goederen, persoonlijk letsel of dood ten gevolge van een ongeval op zee waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een opzettelijk handelen dan wel verzuim of grove nalatigheid van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, vertegenwoordigers of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de erkende organisatie in de mate waarin verlies, schade, letsel of dood naar het oordeel van die rechtbank, door de erkende organisatie werd veroorzaakt;

ii) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een geschillenbeslechtsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden voor het persoonlijk letsel of de dood ten gevolge van een ongeval op zee waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een nalatige of roekeloze handeling dan wel verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, vertegenwoordigers of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de erkende organisatie in de mate waarin genoemd persoonlijk letsel of de dood naar het oordeel van die rechtbank door de erkende organisatie werd veroorzaakt; de lidstaten kunnen het door de erkende organisatie te betalen maximumbedrag beperken, maar een dergelijke limiet moet ten minste 4 miljoen EUR bedragen;

iii) indien de overheid definitief en onherroepelijk door een rechtbank of naar aanleiding van een uitspraak in een

geschillenbeslechtsprocedure aansprakelijk wordt gesteld voor en wordt verplicht tot het schadeloos stellen van gelaedeerden voor het verlies van of schade aan goederen ten gevolge van een ongeval op zee waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door een nalatige of roekeloze handeling dan wel verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, vertegenwoordigers of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadeloosstelling door de erkende organisatie in de mate waarin het verlies of de schade naar het oordeel van die rechtbank door de erkende organisatie werd veroorzaakt; de lidstaten kunnen het door de erkende organisatie te betalen maximumbedrag beperken, maar een dergelijke limiet moet ten minste 2 miljoen EUR bedragen;

c) een periodieke controle door de bevoegde overheidsdienst of door een door de overheidsdienst benoemd onpartijdig extern orgaan van de wijze waarop de door haar gemachtigde organisaties hun taken uitvoeren, als bedoeld in artikel 9, lid 1;

d) de mogelijkheid van willekeurige en gedetailleerde inspecties van schepen;

e) de verplichte rapportering van belangrijke gegevens betreffende de door hen geklasseerde vloot, en de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen.

3. In de overeenkomst of de gelijkwaardige juridische regeling kan als voorwaarde worden gesteld dat de erkende organisatie een plaatselijke vertegenwoordiging heeft op het grondgebied van de lidstaat die haar heeft gemachtigd de in artikel 3 bedoelde taken uit te voeren. Een plaatselijke vertegenwoordiging kan aan die voorwaarde voldoen wanneer zij overeenkomstig de wetgeving van de betrokken lidstaat rechtspersoonlijkheid heeft en onder de rechtsbevoegdheid van diens rechtbanken valt.

4. Iedere lidstaat verstrekt de Commissie nauwkeurige informatie over de overeenkomstig dit artikel vastgestelde werkafpraak. De Commissie stelt vervolgens de andere lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 6

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

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

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 7

1. Deze richtlijn kan, zonder dat het toepassingsgebied wordt uitgebreid, worden gewijzigd met het oog op:

- a) de opname, in het kader van deze richtlijn, van in werking getreden latere wijzigingen van de internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties als bedoeld in artikel 2, onder d), artikel 3, lid 1, en artikel 5, lid 2,
- b) de wijziging van de bedragen vermeld in de punten ii) en iii) van artikel 5, lid 2, onder b).

Deze maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 6, lid 3 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. Na de aanneming van nieuwe instrumenten of protocollen bij de internationale verdragen bedoeld in artikel 2, onder d), besluit de Raad op voorstel van de Commissie en rekening houdend met de parlementaire procedures van de lidstaten en met de desbetreffende IMO-procedures, over de gedetailleerde wijze van bekrachtiging van deze nieuwe instrumenten of protocollen, waarbij wordt toegezien op de eenvormige en gelijktijdige toepassing ervan in de lidstaten.

De wijzigingen van de in artikel 2, onder d), en artikel 5 bedoelde internationale instrumenten kunnen van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

Artikel 8

Niettenstaande de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 391/2009 vermelde minimumcriteria kan een lidstaat die van oordeel is dat hij een erkende organisatie niet langer kan machtigen om namens hem de in artikel 3 omschreven taken uit te voeren, die machtiging schorsen of intrekken. In dat geval stelt hij de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van zijn met redenen omklede besluit.

Artikel 9

1. Elke lidstaat vergewist zich ervan dat erkende organisaties de taken waartoe hij hen voor de toepassing van artikel 3, lid 2, heeft gemachtigd, daadwerkelijk uitvoeren ten genoegen van zijn bevoegde overheidsdienst.

2. Om de in lid 1 bedoelde taak uit te voeren, controleert iedere lidstaat minstens om de twee jaar elke namens hem optredende erkende organisatie en legt hij uiterlijk op 31 maart van het jaar dat volgt op het jaar waarin die controles werden verricht een verslag over de resultaten van dergelijke controlewerkzaamheden voor aan de andere lidstaten en de Commissie.

Artikel 10

Bij de uitoefening van hun inspectierechten en het nakomen van hun verplichtingen als havenstaat melden de lidstaten aan de Commissie en de overige lidstaten, alsmede aan de betrokken vlaggenstaat, wanneer zij ontdekken dat door namens een vlaggenstaat optredende erkende organisaties geldige wettelijk voorgeschreven certificaten zijn afgegeven aan een schip dat niet aan de desbetreffende bepalingen van de internationale verdragen voldoet, of dat een schip met een geldig klassecertificaat een tekortkoming heeft die valt onder de in het certificaat vermelde kenmerken. Alleen gevallen van schepen die een ernstig gevaar betekenen voor veiligheid en milieu of die tekenen vertonen van ernstige nalatigheid van de kant van de erkende organisaties, worden binnen de doelstellingen van dit artikel gemeld. De erkende organisatie in kwestie wordt bij de eerste inspectie op deze situatie gewezen, zodat zij onmiddellijk de nodige vervolgmaatregelen kan treffen.

Artikel 11

1. Iedere lidstaat ziet erop toe dat de onder zijn vlag varende schepen worden ontworpen, gebouwd, uitgerust en onderhouden overeenkomstig de voorschriften en procedures van een erkende organisatie betreffende de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur.

2. Een lidstaat kan besluiten voorschriften toe te passen die hij gelijkwaardig acht met de voorschriften en procedures van een erkende organisatie, op voorwaarde echter dat hij daarvan, volgens de procedure van Richtlijn 98/34/EG onverwijld kennis geeft aan de Commissie en aan de andere lidstaten, en dat andere lidstaten of de Commissie zich daar niet tegen verzetten en de betrokken voorschriften niet volgens de in artikel 6, lid 2, van deze richtlijn bedoelde regelgevingsprocedure ongelijkwaardig zijn bevonden.

3. De lidstaten werken met de erkende organisaties die zij machtigen samen bij de ontwikkeling van de voorschriften en procedures van die erkende organisaties. Zij overleggen met de erkende organisaties om te komen tot een consistente interpretatie van de internationale verdragen.

Artikel 12

De Commissie brengt het Europees Parlement en de Raad om de twee jaar op de hoogte van de voortgang bij de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten.

Artikel 13

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 17 juni 2011 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 14

Richtlijn 94/57/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage I, deel A, opgesomde richtlijnen, wordt met ingang van 17 juni 2009 ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage I, deel B, genoemde termijnen

voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage II.

Artikel 15

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

Artikel 16

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad
De voorzitter
P. NEČAS

BIJLAGE I

DEEL A

Ingetrokken richtlijn met de achtereenvolgende wijzigingen ervan

(bedoeld in artikel 14)

Richtlijn 94/57/EG van de Raad	PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20
Richtlijn 97/58/EG van de Commissie	PB L 274 van 7.10.1997, blz. 8
Richtlijn 2001/105/EG van het Europees Parlement en de Raad	PB L 19 van 22.1.2002, blz. 9
Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad	PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53

DEEL B

Lijst van termijnen voor omzetting in nationaal recht

(bedoeld in artikel 14)

Richtlijn	Omzettingstermijn
94/57/EG	31 december 1995
97/58/EG	30 september 1998
2001/105/EG	22 juli 2003
2002/84/EG	23 november 2003

BIJLAGE II

Concordantietabel

Richtlijn 94/57/EG	De onderhavige richtlijn	Verordening (EG) nr. 391/2009
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, onder a)	Artikel 2, onder a)	Artikel 2, onder a)
Artikel 2, onder b)	Artikel 2, onder b)	—
Artikel 2, onder c)	Artikel 2, onder c)	—
Artikel 2, onder d)	Artikel 2, onder d)	Artikel 2, onder b)
Artikel 2, onder e)	Artikel 2, onder e)	Artikel 2, onder c)
—	Artikel 2, onder f)	Artikel 2, onder d)
Artikel 2, onder f)	Artikel 2, onder g)	Artikel 2, onder e)
Artikel 2, onder g)	Artikel 2, onder h)	Artikel 2, onder f)
Artikel 2, onder h)	Artikel 2, onder i)	Artikel 2, onder g)
Artikel 2, onder i)	Artikel 2, onder k)	Artikel 2, onder i)
—	Artikel 2, onder j)	Artikel 2, onder h)
Artikel 2, onder j)	Artikel 2, onder l)	—
Artikel 2, onder k)	—	Artikel 2, onder j)
Artikel 3	Artikel 3	—
Artikel 4, lid 1, eerste zin	—	Artikel 3, lid 1
Artikel 4, lid 1, tweede zin	—	Artikel 3, lid 2
Artikel 4, lid 1, derde zin	—	—
Artikel 4, lid 1, vierde zin	—	Artikel 4, lid 1
—	—	Artikel 3, lid 3
—	—	Artikel 4, leden 2, 3 en 4
—	—	Artikel 5
—	—	Artikel 6
—	—	Artikel 7
Artikel 5, lid 1	Artikel 4, lid 1	—
Artikel 5, lid 3	Artikel 4, lid 2	—
Artikel 6, leden 1, 2, 3 en 4	Artikel 5, leden 1, 2, 3 en 4	—
Artikel 6, lid 5	—	—
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8, lid 1, eerste streepje	Artikel 7, lid 1, eerste alinea, onder a)	—
Artikel 8, lid 1, tweede streepje	—	Artikel 13, lid 1
Artikel 8, lid 1, derde streepje	Artikel 7, lid 1, eerste alinea, onder b)	—
—	Artikel 7, lid 1, tweede alinea	Artikel 13, lid 1 (tweede alinea)
Artikel 8, lid 2	Artikel 7, lid 2	—
Artikel 8, lid 2, tweede alinea	—	Artikel 13, lid 2
Artikel 9, lid 1	—	—
Artikel 9, lid 2	—	—
Artikel 10, lid 1, aanhef	Artikel 8	—
Artikel 10, lid 1, onder a), b) en c), leden 2, 3 en 4	—	—
Artikel 11, leden 1 en 2	Artikel 9, leden 1 en 2	—

Richtlijn 94/57/EG	De onderhavige richtlijn	Verordening (EG) nr. 391/2009
Artikel 11, leden 3 en 4	—	Artikel 8, leden 1 en 2
Artikel 12	Artikel 10	—
Artikel 13	—	—
Artikel 14	Artikel 11, leden 1 en 2	—
—	Artikel 11, lid 3	—
—	Artikel 12	—
—	—	Artikel 9
Artikel 15, lid 1	—	—
—	—	Artikel 10, leden 1 en 2
Artikel 15, lid 2	—	Artikel 10, lid 3
Artikel 15, lid 3	—	Artikel 10, lid 4
Artikel 15, lid 4	—	Artikel 10, lid 5
Artikel 15, lid 5	—	Artikel 10, lid 6, eerste, tweede, derde, vijfde alinea
—	—	Artikel 10, lid 6, vierde alinea
Artikel 16	Artikel 13	—
Artikel 17	Artikel 16	—
—	Artikel 14	—
—	Artikel 15	—
—	—	Artikel 11
—	—	Artikel 14
—	—	Artikel 15
—	—	Artikel 16
—	—	Artikel 17
—	—	Artikel 18
—	—	Artikel 19
Bijlage	—	Bijlage I
—	Bijlage I	—
—	Bijlage II	Bijlage II

RICHTLIJN 2009/16/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 23 april 2009****betreffende havenstaatcontrole****(Herschikking)****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole ⁽⁴⁾ is herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient zij ter wille van de duidelijkheid te worden herschikt.
- (2) De Gemeenschap is ernstig bezorgd over scheepvaartongevallen en de verontreiniging van de zeeën en kusten van de lidstaten.
- (3) De Gemeenschap is evenzeer bezorgd over de leef- en werkomstandigheden aan boord.
- (4) De veiligheid, de voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen kunnen daadwerkelijk worden verbeterd door het aantal schepen in de wateren van de Gemeenschap dat niet aan de normen voldoet, drastisch terug te dringen, via een

strikte toepassing van de verdragen, internationale codes en resoluties.

- (5) Daarom moeten de lidstaten, overeenkomstig Beschikking 2007/431/EG van de Raad van 7 juni 2007 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde Verdrag van 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen ⁽⁵⁾, inspanningen leveren om, wat betreft de delen die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, dat Verdrag zo spoedig mogelijk, liefst voor 31 december 2010, te ratificeren.
- (6) De verantwoordelijkheid voor de controle op de naleving door schepen van de internationale normen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord dient in de eerste plaats de taak van de vlaggenstaat te zijn. De vlaggenstaat, die waar nodig vertrouwt op erkende organisaties, garandeert ten volle de volledigheid en doeltreffendheid van de inspecties en onderzoeken die zijn verricht met het oog op de afgifte van de relevante certificaten. Na het onderzoek waarbij wordt nagegaan of is voldaan aan de voorschriften van de internationale overeenkomsten die op het schip van toepassing zijn, is de rederij van het schip verantwoordelijk voor het onderhoud van het schip en de uitrusting ervan. Een aantal vlaggenstaten, is wat de implementatie en naleving van internationale normen betreft, evenwel ernstig in gebreke gebleven. Derhalve, als tweede verdedigingslinie tegen schepen die niet aan de normen voldoen, dient ook de havenstaat zorg te dragen voor de controle op de naleving van de vastgestelde internationale normen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord, waarbij wordt erkend dat inspectie in het kader van de havenstaatcontrole geen onderzoek is en de daarmee samenhangende inspectiedocumenten geen zeewaardigheidscertificaten zijn.
- (7) Een geharmoniseerde aanpak met betrekking tot het doen naleven van die internationale normen door de lidstaten ten aanzien van schepen die in de onder hun jurisdictie vallende wateren varen en hun havens gebruiken, zal concurrentievervalsing voorkomen.
- (8) De scheepvaartsector is kwetsbaar voor terreurdaden. De veiligheidsmaatregelen in de transportsector dienen effectief te worden uitgevoerd en de lidstaten dienen er door middel van beveiligingscontroles streng op toe te zien dat de veiligheidsregels worden nageleefd.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 584), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 198 E van 5.8.2008, blz. 1), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009 en wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 161 van 22.6.2007, blz. 63.

- (9) Er dient te worden geprofiteerd van de ervaring die is opgedaan tijdens de werking van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs („MOU van Parijs”) inzake toezicht door de havenstaat dat op 26 januari 1982 is ondertekend.
- (10) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige ondersteuning bieden om een uniforme en doeltreffende invoering van het havenstaatcontrolestelsel te waarborgen. Het EMSA dient in het bijzonder bij te dragen tot het tot stand brengen en toepassen van de overeenkomstig deze richtlijn ingevoerde inspectiedatabank, en van een geharmoniseerde communautaire regeling inzake de opleiding en de beoordeling van de bekwaamheid van met de controle van schepen in havens belaste inspecteurs door de lidstaten.
- (11) In het kader van een doelmatig havenstaatcontrolestelsel dient te worden gestreefd naar een regelmatige inspectie van alle schepen die een haven of ankerplaats in de Gemeenschap aandoen. De inspecties moeten worden toegespitst op schepen die niet aan de normen voldoen, terwijl schepen die wel aan de normen voldoen, dat wil zeggen schepen die positieve inspectieverslagen kunnen overleggen of onder de vlag varen van een staat die voldoet aan de vrijwillige audit van de lidstaten door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), moeten worden beloond met een vermindering van het aantal inspecties. Met het oog hierop dienen de lidstaten in het algemeen met name voorrang te geven aan voor inspectie in aanmerking komende schepen met een hoog risicoprofiel.
- (12) Die nieuwe inspectieregels moeten worden opgenomen in het communautaire havenstaatcontrolestelsel zodra de verschillende onderdelen daarvan zijn vastgesteld en op basis van een gezamenlijke inspectieregeling waarbij elke lidstaat een evenredige bijdrage levert tot het bereiken van de communautaire doelstelling inzake een alomvattende inspectie en zodra het aantal inspecties evenwichtig over de lidstaten is verdeeld. Deze inspectieaan-deelregeling dient te worden herzien, rekening houdend met de ervaring die met het nieuwe havenstaatcontrolestelsel is opgedaan met het oog op de verbetering van de doelmatigheid ervan. Voorts voorzien de lidstaten in het vereiste aantal personeelsleden, waaronder gekwalificeerde inspecteurs, rekening houdend met de omvang en de aard van het scheepvaartverkeer in elke haven.
- (13) Het inspectiesysteem dat bij deze richtlijn wordt ingesteld, houdt rekening met de werkzaamheden in het kader van het MOU van Parijs. Aangezien over ontwikkelingen op basis van het MOU van Parijs op communautair niveau overeenstemming moet worden bereikt voordat zij binnen de EU kunnen worden toegepast, dient een nauwe samenwerking tussen de Gemeenschap en het MOU van Parijs te worden ingesteld en gehandhaafd, om een zo groot mogelijke convergentie mogelijk te maken.
- (14) De Commissie staat in voor het beheer en de bijwerking van de inspectiedatabank, in nauwe samenwerking met het MOU van Parijs. De inspectiedatabank bevat inspectiegegevens van de lidstaten en van alle ondertekenende partij zijn bij het MOU van Parijs. Zolang het communautaire maritieme informatiesysteem SafeSeaNet niet volledig operationeel is en niet de mogelijkheid biedt om de gegevens betreffende de aanlopen van schepen automatisch op te slaan in de inspectiedatabank, verstrekken de lidstaten de Commissie de nodige informatie met het oog op de controle op de uitvoering van de richtlijn, in het bijzonder wat betreft de scheepsbewegingen. Op basis van de inspectiegegevens die door de lidstaten worden verstrekt, zal de Commissie uit de inspectiedatabank gegevens putten over het risicoprofiel van schepen, te inspecteren schepen, alsmede over bewegingen van schepen, en zal zij de inspectieverplichtingen voor elke lidstaat berekenen. De inspectiedatabank moet voorts kunnen worden gekoppeld aan andere communautaire databanken inzake maritieme veiligheid.
- (15) De lidstaten dienen zich te beijveren om de methode voor de opstelling van de witte, grijze en zwarte lijst van vlaggenstaten in het kader van het MOU van Parijs te evalueren, teneinde ervoor te zorgen dat met deze lijst recht wordt gedaan, met name aan vlaggenstaten met kleine vloten.
- (16) De bij havenstaatinspecties gehanteerde regels en procedures alsmede de criteria voor aanhouding van een schip moeten worden geharmoniseerd teneinde de doeltreffendheid van dat toezicht in alle havens constant te maken en zo het selectief gebruik dat van bepaalde havens van bestemming wordt gemaakt om het net van een dergelijk toezicht te ontwijken, drastisch te beperken.
- (17) Periodieke en aanvullende inspecties moeten een onderzoek omvatten van een aantal vooraf voor elk schip bepaalde aspecten, die variëren naargelang het type schip, de aard van de inspectie en de resultaten van voorgaande inspecties in het kader van de havenstaatcontrole. De risicogebieden die bij elke inspectie dienen te worden gecontroleerd, worden vermeld in de inspectiedatabank.
- (18) Sommige categorieën schepen vormen een duidelijk risico op ongevallen of verontreiniging wanneer zij een bepaalde ouderdom bereiken en dienen derhalve aan een uitgebreide inspectie te worden onderworpen. De nadere regels voor deze uitgebreide inspecties moeten worden vastgesteld.
- (19) De termijnen tussen periodieke inspecties van schepen op grond van het bij deze richtlijn vastgestelde inspectiesysteem hangen af van het risicoprofiel van het schip, dat wordt bepaald door bepaalde algemene en historische parameters. Voor schepen met een hoog risicoprofiel mag de termijn ten hoogste 6 maanden bedragen.
- (20) Om de bevoegde instanties voor havenstaatcontrole informatie over schepen in havens of ankerplaatsen te verstrekken, dienen de havenautoriteiten of haveninstanties, of de daartoe aangewezen autoriteiten of instanties aanmeldingen van de aankomst van schepen door te sturen, indien mogelijk bij ontvangst ervan.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

- (21) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de prestaties van de vlaggenstaat en hun antecedenten. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de Gemeenschap tracht dergelijke schepen ervan te doen afzien om de havens en ankerplaatsen van de lidstaten binnen te lopen. Een weigering van toegang dient evenredig te zijn en kan resulteren in een permanente weigering van toegang indien de exploitant van het schip bestendig in gebreke blijft wat betreft het nemen van herstelmaatregelen, ondanks verscheidene weigeringen van toegang en aanhoudingen in havens en ankerplaatsen in de Gemeenschap. Een derde weigering van toegang kan uitsluitend worden opgeheven indien is voldaan aan een aantal voorwaarden die bedoeld zijn om te waarborgen dat het betrokken schip op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kan worden geëxploiteerd; deze voorwaarden hebben in het bijzonder betrekking op de vlaggenstaat van het schip en de rederij die het schip beheert. Zo niet, dient het schip permanent de toegang te worden geweigerd tot de havens en ankerplaatsen van de lidstaten. In ieder geval, dient elke volgende aanhouding van het betrokken schip te leiden tot een permanente weigering van toegang tot de havens en ankerplaatsen van de lidstaten. Omwille van de transparantie moet de lijst met schepen die uit de havens en ankerplaatsen in de Gemeenschap worden geweerd, openbaar worden gemaakt.
- (22) Teneinde de administratieve lasten ten gevolge van veelvuldige inspecties voor een aantal instanties en rederijen te verminderen, worden onderzoeken op roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die overeenkomstig Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁽¹⁾ worden uitgevoerd door een gastland dat niet de vlaggenstaat van het vaartuig is, en die ten minste alle onderdelen van een uitgebreide inspectie omvatten, in aanmerking genomen bij de berekening van het risicoprofiel van het schip, het bepalen van de termijnen voor de inspecties en het naleven van de inspectieverplichting van elke lidstaat. De Commissie dient voorts na te gaan of het dienstig is in de toekomst een wijziging voor te stellen van Richtlijn 1999/35/EG, met het oog op de verhoging van het vereiste niveau van veiligheid voor de exploitatie van roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die vanuit en naar havens in de Gemeenschap varen.
- (23) Tekortkomingen betreffende de naleving van de bepalingen van de betrokken verdragen dienen te worden gecorrigeerd. Schepen die aan herstelmaatregelen dienen te worden onderworpen, moeten worden aangehouden wanneer de vastgestelde tekortkomingen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, totdat die tekortkomingen zijn gecorrigeerd.
- (24) Er moet een recht op beroep tegen aanhoudingsbevelen door de bevoegde autoriteiten worden ingesteld teneinde onredelijke besluiten te voorkomen die kunnen leiden tot onnodige aanhoudingen en vertragingen. Lidstaten dienen samen te werken om ervoor te zorgen dat een beroep binnen een redelijke termijn behandeld wordt overeenkomstig hun nationale recht.
- (25) De bij havenstaatcontroles betrokken instanties en inspecteurs mogen zich niet in een belangenconflict bevinden, noch met de haven waar wordt geïnspecteerd, noch met het schip dat wordt geïnspecteerd of in een conflict met daaraan verbonden belangen. Inspecteurs moeten over passende kwalificaties beschikken en een degelijke opleiding ontvangen om hun bekwaamheid voor de uitvoering van inspecties op peil te houden en te verbeteren. De lidstaten dienen samen te werken om binnen de Gemeenschap een uniforme regeling op het gebied van opleiding en beoordeling van de bekwaamheid van inspecteurs te ontwikkelen en te bevorderen.
- (26) Loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties moet de gelegenheid worden geboden nuttige inlichtingen te geven over aan boord van schepen vastgestelde klaarblijkelijke anomalieën.
- (27) Klachten van personen met een legitiem belang betreffende de leef- en arbeidsomstandigheden aan boord moeten worden onderzocht. Iedereen die een klacht indient, moet op de hoogte worden gehouden van het gevolg dat daaraan wordt gegeven.
- (28) Er is samenwerking nodig tussen de bevoegde instanties van de lidstaten en andere autoriteiten of organisaties met het oog op een doeltreffende follow-up van schepen met tekortkomingen die mogen doorvaren, en met het oog op uitwisseling van informatie over de zich in de haven bevindende schepen.
- (29) Aangezien de inspectiedatabank een essentieel onderdeel van de havenstaatcontrole vormt, dienen de lidstaten erop toe te zien dat deze overeenkomstig de communautaire voorschriften wordt bijgewerkt.
- (30) Publicatie van informatie over schepen en hun exploitant of rederij die niet voldoen aan de internationale normen op het gebied van de veiligheid, de gezondheid en de bescherming van het maritieme milieu, rekening houdend met de omvang van de door de rederij geëxploiteerde vloot, kan afschrikkend werken en expediteurs ervan doen afzien van deze schepen gebruik te maken, terwijl dit voor eigenaars ervan een aansporing is om herstelmaatregelen te treffen. Wat betreft de informatie die beschikbaar moet worden gesteld, dient de Commissie nauw samen te werken met het MOU van Parijs, en na te gaan welke informatie reeds is gepubliceerd, teneinde dubbelures te voorkomen. De lidstaten zouden de betrokken informatie slechts één keer ter beschikking dienen te stellen.
- (31) Alle kosten van de inspectie van schepen die aanhouding rechtvaardigt en de kosten die voortvloeien uit het opheffen van een toegangsverbod, moeten de eigenaar of de exploitant worden aangerekend.

(¹) PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

- (32) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999, tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (33) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven deze richtlijn te wijzigen om latere wijzigingen van verdragen, internationale codes en resoluties in verband daarmee toe te passen en om de uitvoeringsbepalingen van de artikelen 8 en 10 vast te stellen. Daar het maatregelen van een algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (34) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk een vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen in wateren die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen verminderen door het verbeteren van het communautaire inspectiesysteem en door het ontwikkelen van middelen om preventieve maatregelen te nemen op het gebied van de verontreiniging van de zee, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (35) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van Richtlijn 95/21/EG materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit die richtlijn.
- (36) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten.
- (37) Het overeenkomstig deze richtlijn ingestelde havenstaatcontrolestelsel dient in alle lidstaten op dezelfde datum te worden tenuitvoergelegd. In dit verband dient de Commissie ervoor te zorgen dat passende voorbereidende maatregelen worden genomen, met inbegrip van het testen van de inspectiedatabank en het verstrekken van opleiding aan inspecteurs.
- (38) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen weergeven, en deze openbaar te maken.
- (39) 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 ze voldoen aan bepaalde criteria, niet verplicht zijn deze richtlijn om te zetten.
- (40) Teneinde rekening te houden met het feit dat de Franse overzeese departementen tot een verschillend geografisch gebied behoren, dat zij voor het merendeel partij zijn bij andere memoranda inzake havenstaatcontrole dan het MOU van Parijs en dat zij zeer beperkte verkeersstromen met het Europese vasteland hebben, dienen de betrokken lidstaten over de mogelijkheid te beschikken om de betrokken havens uit te sluiten van het havenstaatcontrolestelsel dat in de Gemeenschap wordt toegepast,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Het doel van deze richtlijn is bij te dragen tot een drastische vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen in de wateren onder de jurisdictie van de lidstaten door:

- a) de naleving te verbeteren van de internationale en relevante communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, maritieme beveiliging, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen;
- b) het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor controle van schepen door de havenstaat en harmonisering van de inspectie- en aanhoudingsprocedures, daarbij voortbouwend op de expertise en ervaringen in het kader van het MOU van Parijs;
- c) in de Gemeenschap een havenstaatcontrolestelsel toe te passen dat is gebaseerd op de inspecties die in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied worden verricht, en dat ertoe strekt alle schepen te inspecteren met een regelmaat die wordt bepaald door het risicoprofiel van het betrokken schip, waarbij schepen met een hoger risicoprofiel vaker en grondiger worden geïnspecteerd.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) „Verdragen”: de volgende verdragen, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is:
 - a) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
 - b) het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS 74);
 - c) het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (MARPOL 73/78);
 - d) het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW 78/95);
 - e) het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (Colreg 72);
 - f) het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (ITC 1969);
 - g) het Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardischepen van 1976 (ILO nr. 147);
 - h) het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC 1992).
- 2) „MOU van Parijs”: het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole, in de versie die van kracht is.
- 3) „Kader en procedures voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO”: resolutie A.974(24) van de algemene vergadering van de IMO.
- 4) „Onder het MOU van Parijs vallend gebied”: het geografische gebied waarin de ondertekenende partijen bij het MOU van Parijs inspecties uitvoeren overeenkomstig het MOU van Parijs.
- 5) „Schip”: een zeegaand vaartuig waarop een of meer van de verdragen van toepassing zijn, varend onder een andere vlag dan die van de havenstaat.
- 6) „Schip/haven-raakvlak”: de interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van haven-diensten aan of vanuit het schip.
- 7) „Schip voor een ankerplaats”: een schip in een haven of in een ander gebied onder de jurisdictie van een haven dat niet aan de kade ligt en een schip/haven-raakvlak uitvoert.
- 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.
- 9) „Bevoegde instantie”: maritieme instantie die overeenkomstig deze richtlijn verantwoordelijk is voor de havenstaatcontrole.
- 10) „Nachtijd”: een periode van niet minder dan zeven uur, als gedefinieerd door de nationale wetgeving, die in ieder geval de periode tussen middernacht en 5.00 uur 's morgens moet omvatten.
- 11) „Eerste inspectie”: een bezoek door een inspecteur aan boord van een schip teneinde na te gaan of wordt voldaan aan de geldende verdragen en voorschriften waarbij ten minste de in artikel 13, lid 1, vermelde controles worden uitgevoerd.
- 12) „Meer gedetailleerde inspectie”: een inspectie 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.
- 13) „Uitgebreide inspectie”: een inspectie die ten minste de in bijlage VII opgesomde onderdelen omvat. Een uitgebreide inspectie kan een gedetailleerde inspectie omvatten indien daarvoor op grond van artikel 13, lid 3, gegronde redenen zijn.
- 14) „Klacht”: informatie of rapport ingediend door een persoon of organisatie die een legitiem belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de veiligheids- en gezondheidsrisico's voor de bemanning, leef- en werkomstandigheden aan boord en de voorkoming van verontreiniging.
- 15) „Aanhouding”: het formele verbod voor een schip om uit te varen omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat het schip niet zeewaardig is.

- 16) „Weigering van de toegang”: een besluit dat aan de kapitein van het schip, de verantwoordelijke rederij en de vlaggenstaat wordt overhandigd waarbij wordt meegedeeld dat het schip de toegang tot alle havens en ankerplaatsen van de Gemeenschap wordt geweigerd.
- 17) „Stopzetting van een activiteit”: het formele verbod voor een schip om een activiteit voort te zetten omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van deze activiteit gevaarlijk is.
- 18) „Maatschappij”: de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompbeverachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en er daardoor mee heeft ingestemd alle door de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code) voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen.
- 19) „Erkende organisatie”: classificatiebureau of ander privaatrechtelijk orgaan dat namens de vlaggenstaat een aantal wettelijk voorgeschreven taken verricht.
- 20) „Wettelijk voorgeschreven certificaat”: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig internationale verdragen afgegeven certificaat.
- 21) „Klassecertificaat”: een document waarin wordt bevestigd dat wordt voldaan aan SOLAS 74, hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-1.
- 22) „Inspectiedatabank”: het informatiesysteem dat bijdraagt tot de uitvoering van de regeling inzake het havenstaatcontrolestelsel in de Gemeenschap en betreffende de gegevens van inspecties uitgevoerd in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied.

Artikel 3

Werkingssfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning dat een haven of een ankerplaats van een lidstaat aandoet om een interactie schip/haven-raakvlak te verrichten.

Frankrijk kan besluiten dat de havens en ankerplaatsen in de in artikel 299, lid 2, van het Verdrag, bedoelde overzeese departementen, niet begrepen zijn onder de in dit lid bedoelde havens en ankerplaatsen.

Indien een lidstaat een schip inspecteert dat zich bevindt in onder zijn jurisdictie vallende wateren op een andere plaats dan in een haven, wordt deze inspectie beschouwd als een inspectie voor de toepassing van deze richtlijn.

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

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 bepalingen van deze richtlijn afwijken.

Lidstaten die geen zeehavens hebben, delen de Commissie uiterlijk op de datum van omzetting van deze richtlijn het totale aantal vaartuigen en het aantal schepen mee dat hun havens en ankerplaatsen gedurende voornoemde periode van drie jaar heeft aangedaan, en brengen de Commissie op de hoogte van latere wijzigingen van deze cijfers.

2. In het geval van schepen met een brutotonnage van minder dan 500 passen de lidstaten de toepasselijke bepalingen van de verdragen toe en voor zover een verdrag niet van toepassing is nemen zij de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de schepen geen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu. Bij de toepassing van dit lid nemen de lidstaten bijlage 1 van het MOU van Parijs als richtsnoer.

3. Bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die geen partij is bij een verdrag, zien de lidstaten erop toe dat schip en bemanning geen gunstigere behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij dat verdrag.

4. Deze richtlijn is niet van toepassing op vissersvaartuigen, oorlogsschepen, marinehulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet-commerciële pleziervaartuigen.

Artikel 4

Inspectiebevoegdheden

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om over de wettelijke bevoegdheid te beschikken om, overeenkomstig het internationale recht, aan boord van buitenlandse schepen inspecties uit te voeren als bedoeld in deze richtlijn.

2. De lidstaten handhaven voor de inspectie van schepen de nodige bevoegde instanties waaraan het vereiste personeelsbestand, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, wordt toegewezen, bijvoorbeeld door aanwerving, en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze hun taken vervullen overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn en met name dat zij beschikbaar zijn voor de uitvoering van de op grond van deze richtlijn voorgeschreven inspecties.

Artikel 5

Inspectiesysteem en jaarlijkse inspectieverplichting

1. De lidstaten voeren inspecties uit overeenkomstig de in artikel 12 en in bijlage I omschreven keuzeregeling.

2. Teneinde te voldoen aan de jaarlijkse inspectieverplichting:

- a) inspecteert elke lidstaat alle schepen van prioriteitsklasse I, als bedoeld in artikel 12, onder a), die zijn havens en ankerplaatsen aandoen, en
- b) voert elke lidstaat jaarlijks een totaal aantal inspecties uit van schepen van de prioriteitsklassen I en II, als bedoeld in artikel 12, onder a) en onder b), dat ten minste overeenkomt met zijn deel van het totale aantal jaarlijks in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied uit te voeren inspecties. Het inspectieaandeel van elke lidstaat is gebaseerd op het aantal individuele schepen die de havens van de betrokken lidstaat aandoen in verhouding tot de som van de individuele schepen die de havens van alle lidstaten in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied aandoen.

3. In een ankerplaats liggende schepen worden niet meegeteld in het in lid 2, onder b), bedoelde deel van het totale aantal inspecties dat jaarlijks in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied moet worden verricht, tenzij anderszins wordt gespecificeerd door de betrokken lidstaat.

Artikel 6

Nadere regelingen voor de naleving van de inspectieverplichting

Een lidstaat die niet in staat is de in artikel 5, lid 2, onder a), voorgeschreven inspecties volledig uit te voeren, leeft zijn inspectieverplichting als bedoeld in artikel 5, lid 2, onder a), na indien de niet-uitgevoerde inspecties binnen de volgende marges blijven:

- a) ten hoogste 5 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I met een hoog risicoprofiel die zijn havens en ankerplaatsen aandoen,
- b) ten hoogste 10 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I zonder hoog risicoprofiel die zijn havens en ankerplaatsen aandoen.

Onverminderd de percentages onder a) en b) zijn de lidstaten evenwel verplicht voorrang te geven aan inspecties van schepen die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Gemeenschap aandoen.

Onverminderd de percentages onder a) en b), zijn de lidstaten verplicht voor schepen van prioriteitsklasse I die ankerplaatsen aandoen, voorrang te geven aan inspecties van schepen met een hoog risicoprofiel die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Gemeenschap aandoen.

Artikel 7

Regelingen voor een evenwichtig inspectieaandeel in de Gemeenschap

1. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die een haven in een lidstaat aandoen, groter is dan het inspectieaandeel van die lidstaat als bedoeld in artikel 5, lid 2, onder b), leeft deze lidstaat die verplichting na indien hij een aantal inspecties op schepen van prioriteitsklasse I uitvoert dat ten minste beantwoordt aan zijn aandeel in de inspecties en ten hoogste 30 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die zijn havens en ankerplaatsen aandoen, niet wordt geïnspecteerd.

2. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II die een haven in een lidstaat aandoen, kleiner is dan het inspectieaandeel van die lidstaat als bedoeld in artikel 5, lid 2, onder b), leeft deze lidstaat die verplichting na indien hij de op grond van artikel 5, lid 2, onder a), voorgeschreven inspecties van schepen van prioriteitsklasse I uitvoert en ten minste 85 % inspecteert van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse II die zijn havens en ankerplaatsen aandoen.

3. In haar in artikel 35 bedoelde evaluatie onderzoekt de Commissie met name het effect van dit artikel op de inspectieverplichting, rekening houdend met de in de Gemeenschap en het onder het MOU van Parijs vallende gebied opgedane expertise en ervaring. De evaluatie houdt rekening met de doelstelling om alle schepen die een haven of ankerplaats in de Gemeenschap aandoen te inspecteren. Indien passend stelt de Commissie aanvullende maatregelen voor met het oog op de verbetering van de doelmatigheid van het in de Gemeenschap toegepaste inspectiesysteem en, indien nodig, een nieuwe beoordeling van het effect van dit artikel op een later tijdstip.

Artikel 8

Uitstel van inspecties en uitzonderlijke omstandigheden

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

- a) indien de inspectie kan worden uitgevoerd de eerst volgende keer dat het schip opnieuw een haven in dezelfde lidstaat aandoet, op voorwaarde dat het schip in de tussentijd geen andere haven in de Gemeenschap of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied heeft aangedaan en het uitstel niet meer dan 15 dagen bedraagt, of
- b) indien de inspectie binnen de 15 dagen kan worden uitgevoerd in een andere haven die in de Gemeenschap 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.

Indien een inspectie wordt uitgesteld overeenkomstig punt a) of punt b), en in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, wordt die inspectie niet als een niet-uitgevoerde inspectie gerekend ten aanzien van de lidstaten die de inspectie hebben uitgesteld.

Wanneer een inspectie van een schip van prioriteitsklasse I niet is uitgevoerd, is het betrokken schip overeenkomstig deze richtlijn niet van inspectie in de volgende haven in de Gemeenschap vrijgesteld.

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

- a) indien 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, of
- b) indien het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet. De lidstaten nemen in dit geval echter de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die regelmatig gedurende de nachttijd een haven aandoen, eventueel kunnen worden geïnspecteerd.

3. Indien een in ankerplaats liggend schip niet wordt geïnspecteerd, wordt zulks niet als niet-uitgevoerde 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 alleen gedurende de nachttijd 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.

4. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, en die de voorschriften inzake de uitvoering van dit artikel betreffen, worden vastgesteld volgens de in artikel 31, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 9

Aanmelding van de aankomst van schepen

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat overeenkomstig artikel 13 voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt en op weg is naar een haven of ankerplaats in een lidstaat, dient de aankomst daarvan te melden overeenkomstig de bepalingen van bijlage III.

2. De havenautoriteit of haveninstantie of de daartoe aangestelde organisatie of instantie zal de in lid 1 van dit artikel en in artikel 4 van 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⁽¹⁾ bedoelde melding bij ontvangst doorsturen naar de bevoegde instantie.

3. Indien mogelijk geschiedt communicatie als bedoeld in dit artikel elektronisch.

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

Artikel 10

Scheepsrisicoprofiel

1. Aan elk schip dat een haven of ankerplaats van een lidstaat aandoet, wordt in de inspectiedatabank een scheepsrisicoprofiel toegekend, dat bepalend is voor de voorrang voor inspectie, de termijnen tussen de inspecties en de reikwijdte van de inspectie.

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

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.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

3. De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, en die betrekking hebben op de voorschriften inzake de uitvoering van dit artikel, in het bijzonder:

- a) de vlaggenstaatcriteria,
- b) de prestaties van de rederij,

worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 31, lid 3, mede voortbouwend op de expertise van het MOU van Parijs.

Artikel 11

Frequentie van de inspecties

Schepen die een haven of ankerplaats in de Gemeenschap aandoen, worden als volgt aan een periodieke of een aanvullende inspectie onderworpen:

- a) Schepen worden afhankelijk van hun risicoprofiel met vooraf vastgestelde tussenpozen aan een periodieke inspectie onderworpen, overeenkomstig bijlage I, deel I. De termijn tussen twee periodieke inspecties neemt toe naarmate het risico afneemt. Voor schepen met een hoog risicoprofiel is deze termijn nooit langer dan zes maanden.
- b) Ongeacht de datum waarop de laatste periodieke inspectie heeft plaatsgevonden, worden schepen als volgt aan een aanvullende inspectie onderworpen:
 - de bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen waarvoor dwingende factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2A, worden geïnspecteerd;
 - schepen waarvoor onverwachte factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2B, kunnen worden geïnspecteerd. Het besluit om een aanvullende inspectie te verrichten, wordt overgelaten aan het professionele oordeel van de bevoegde instantie.

Artikel 12

Selectie van schepen voor inspectie

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen voor inspectie worden geselecteerd op basis van hun risicoprofiel als bedoeld in bijlage I, deel I, dan wel, indien dwingende of onverwachte factoren optreden, overeenkomstig bijlage I, deel II, punten 2A en 2B.

Met het oog op de inspectie van schepen:

- a) selecteert de bevoegde instantie schepen die aan een verplichte inspectie moeten worden onderworpen, „schepen

van prioriteitsklasse I” genoemd, volgens de in bijlage I, deel II, punt 3A, beschreven selectieregeling;

- b) kan de bevoegde instantie schepen selecteren die voor inspectie in aanmerking komen, „schepen van prioriteitsklasse II” genoemd, overeenkomstig bijlage I, deel II, punt 3B.

Artikel 13

Eerste en meer gedetailleerde inspectie

De lidstaten zorgen ervoor dat schepen die overeenkomstig artikel 12 voor inspectie zijn geselecteerd, als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen:

1. Bij elke eerste inspectie van een schip zorgt de bevoegde instantie ervoor dat de inspecteur ten minste:
 - a) de in bijlage IV opgesomde certificaten en documenten controleert die zich overeenkomstig de communautaire maritieme wetgeving en internationale verdragen met betrekking tot veiligheid en beveiliging aan boord dienen te bevinden;
 - b) zo nodig verifieert of de tekortkomingen die een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend bij een vorige inspectie heeft vastgesteld zijn verholpen;
 - c) nagaat hoe het staat met de algemene toestand van het schip, met inbegrip van de hygiënische omstandigheden, en van de machinekamer en de accommodatie.
2. Wanneer na een inspectie als bedoeld in lid 1 in de inspectiedatabank is geregistreerd welke tekortkomingen moeten worden verholpen in de volgende haven die wordt aangedaan, kan de bevoegde instantie van die volgende haven besluiten dat de in punt 1, onder a) en c), bedoelde verificaties niet worden uitgevoerd.
3. Er vindt een gedetailleerde inspectie plaats en er wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan wanneer er, na de in punt 1 bedoelde inspectie, gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de toestand van het schip of zijn uitrusting of bemanning op belangrijke punten niet voldoet aan de relevante voorschriften van een verdrag.

Er bestaan „gegronde redenen” indien de inspecteur feiten ontdekt die naar zijn beroepsmatige oordeel een gedetailleerde inspectie van het schip, de uitrusting of de bemanning rechtvaardigen.

Voorbeelden van „gegronde redenen” zijn opgenomen in bijlage V.

Artikel 14

Uitgebreide inspecties

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 een nieuwe inspectie moeten worden onderworpen nadat overeenkomstig artikel 16 een weigering van toegang is uitgevaardigd.

2. De exploitant of kapitein van het schip staat ervoor in dat genoeg tijd beschikbaar is in de exploitatieplanning om toe te laten dat een uitgebreide inspectie wordt uitgevoerd.

Onverminderd de om veiligheidsredenen uit te voeren controlemaatregelen, blijft het schip in de haven totdat de inspectie is afgerond.

3. Na ontvangst van een voorafgaande aanmelding van een schip dat in aanmerking komt voor een periodieke uitgebreide inspectie, deelt de bevoegde instantie het schip mee of er geen uitgebreide inspectie zal worden uitgevoerd.

4. De reikwijdte van een uitgebreide inspectie, met inbegrip van de te inspecteren risicogebieden, wordt omschreven in bijlage VII. De Commissie stelt volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedures maatregelen vast voor de toepassing van bijlage VII.

Artikel 15

Richtsnoeren en procedures inzake veiligheid en beveiliging

1. De lidstaten zorgen ervoor dat hun inspecteurs de in bijlage VI opgenomen richtsnoeren en procedures volgen.

2. Wat de beveiligingscontroles betreft, passen de lidstaten de relevante procedures van bijlage VI van deze richtlijn toe op alle in artikel 3, leden 1, 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁾ vermelde schepen die hun havens en ankerplaatsen aandoen en die niet onder de vlag van de havenstaat van inspectie varen.

3. De bepalingen betreffende uitgebreide inspecties van artikel 14 van deze richtlijn zijn van toepassing op roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen als bedoeld in artikel 2, onder a) en b), van Richtlijn 1999/35/EG.

Wanneer een schip is onderzocht overeenkomstig de artikelen 6 en 8 van Richtlijn 1999/35/EG door een gaststaat die niet de vlaggenstaat van het schip is, wordt dit specifieke onderzoek in de inspectiedatabank geregistreerd als een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie, naargelang het geval, en in aanmerking genomen voor de doeleinden van de artikelen 10, 11 en 12 van deze richtlijn, en om te berekenen of is voldaan aan de inspectieverplichting van elke lidstaat, voor zover alle in bijlage VII bij deze richtlijn vermelde punten zijn bestreken.

Onverminderd een besluit om de inzet van een roroveerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig te beletten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 1999/35/EG, zijn de bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot het verhelpen van tekortkomingen, aanhouding, weigering van toegang, en, in voorkomend geval, de maatregelen volgend op inspecties, aanhouding of weigeringen van toegang van toepassing.

4. De Commissie kan indien nodig volgens de procedure van artikel 31, lid 2, voorschriften vaststellen voor de geharmoniseerde toepassing van de leden 1 en 2 van dit artikel.

Artikel 16

Maatregelen tot weigering van toegang aan bepaalde schepen

1. Een lidstaat ziet erop toe dat elk schip

- dat vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de zwarte lijst valt welke overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie is vastgesteld en zoals jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden of waarvan de inzet meer dan twee keer is belet tijdens de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend, of

- dat vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de grijze lijst valt welke overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectie-databank geregistreerde informatie is vastgesteld en jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden of waarvan de inzet meer dan twee keer is belet tijdens de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend

de toegang wordt geweigerd tot zijn havens en ankerplaatsen, behalve in de situaties als omschreven in artikel 21, lid 6.

⁽¹⁾ PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6.

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

2. De 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 9 van bijlage VIII.

Indien het schip reeds een tweede keer de toegang wordt geweigerd, bedraagt deze periode twaalf maanden.

3. Een daarop volgende aanhouding in een haven of ankerplaats in de Gemeenschap leidt tot een weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Gemeenschap. Deze derde weigering van de toegang kan uitsluitend worden opgeheven nadat een periode van 24 maanden sinds de uitvaardiging van de weigering is verstreken, en indien:

- het schip vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die niet onder de in lid 1 bedoelde zwarte of de grijze lijst valt;
- de wettelijk voorgeschreven certificaten en de classificatiecertificaten van het schip zijn afgegeven door een organisatie of organisaties die zijn erkend op grond van 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 ⁽¹⁾;
- het schip wordt geëxploiteerd door een rederij die goed presteert overeenkomstig bijlage I, deel I.1 en
- aan de voorwaarden van bijlage VIII, punten 3 tot en met 9, is voldaan.

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

4. Elke aanhouding in een haven of ankerplaats in de Gemeenschap volgend op de derde weigering van de toegang leidt tot een permanente weigering van de toegang tot alle havens en ankerplaatsen in de Gemeenschap.

5. Voor de toepassing van dit artikel voldoen de lidstaten aan de procedures die zijn vastgesteld in bijlage VIII.

Artikel 17

Inspectierapport aan de kapitein

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

Artikel 18

Klachten

Alle klachten worden snel aan een eerste toetsing door de bevoegde instantie onderworpen. Met deze toetsing kan worden vastgesteld of de klacht met redenen omkleed is.

Als dat het geval is, neemt de bevoegde instantie naar aanleiding van de klacht passende maatregelen, met name dat alle andere direct bij die klacht betrokken personen hun standpunt kenbaar kunnen maken.

Indien de bevoegde instantie van oordeel is dat de klacht kennelijk ongegrond is, brengt zij de indiener van de klacht op de hoogte van haar beslissing en motivering daarvan.

De identiteit van de persoon die de klacht heeft ingediend wordt niet bekendgemaakt aan de kapitein of de eigenaar van het betrokken schip. De inspecteur waarborgt vertrouwelijkheid bij elk gesprek met bemanningsleden.

De lidstaten brengen de administratie van de vlaggenstaat op de hoogte, met indien passend, een afschrift aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), van klachten die niet kennelijk ongegrond zijn en de maatregelen die na de klacht zijn genomen.

Artikel 19

Rectificatie en aanhouding

1. Ten overstaan van de bevoegde instantie moet worden aangetoond dat de bij de inspectie bevestigde of aan het licht gekomen tekortkomingen in overeenstemming met de verdragen worden of zullen worden verholpen.

2. Wanneer sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, ziet de bevoegde instantie van de havenstaat waar het schip wordt geïnspecteerd erop toe dat het schip wordt aangehouden of dat de activiteit in verband waarmee de tekortkomingen aan het licht zijn gekomen, wordt stopgezet. De aanhouding of de stopzetting van de activiteit wordt pas opgeheven wanneer het gevaar is weggenomen of wanneer de bevoegde instantie bepaalt dat, op bepaalde voorwaarden, het schip mag uitvaren dan wel de activiteit mag worden hervat zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers of bemanning of voor andere schepen of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

⁽¹⁾ Zie bladzijde 11 van dit Publicatieblad.

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

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, terwijl het gebruik daarvan op grond van Richtlijn 2002/59/EG verplicht is.

Wanneer deze tekortkoming niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kan de bevoegde instantie het schip toestaan verder te reizen naar de geschikte reparatiewerf die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkoming wel zonder meer kan worden verholpen, of kan zij verlangen dat de tekortkomingen worden verholpen binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen als bepaald in de in het MOU van Parijs opgenomen richtsnoeren. Daartoe zijn de procedures van artikel 21 van toepassing.

5. In uitzonderlijke omstandigheden, waarin de algemene toestand van het schip duidelijk niet aan de normen voldoet, mag de bevoegde instantie de inspectie van het schip opschorten tot de verantwoordelijke partijen de nodige stappen hebben ondernomen om ervoor te zorgen dat het schip aan de relevante voorschriften van de verdragen voldoet.

6. In geval van aanhouding, dient de bevoegde instantie onmiddellijk, schriftelijk en onder overlegging van het inspectierapport, de administratie van de vlaggenstaat of, wanneer dit niet mogelijk is, de consul, of, bij diens afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van die staat in kennis te stellen van het geheel van omstandigheden waarin optreden noodzakelijk werd geacht. Bovendien moet, indien zulks van belang is, ook mededeling worden gedaan aan de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de klassecertificaten of de wettelijk voorgescreven certificaten die overeenkomstig verdragen worden afgegeven.

7. Deze richtlijn laat de additionele voorschriften van de verdragen betreffende kennisgevings- en rapportageprocedures in verband met de havenstaatcontrole onverlet.

8. Bij de uitoefening van de havenstaatcontrole uit hoofde van deze richtlijn wordt al het mogelijke gedaan om te vermijden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden, kan de eigenaar of de exploitant aanspraak maken op vergoeding van alle geleden verlies of schade. In gevallen waar onnodige aanhouding of onnodig oponthoud wordt gesteld, ligt de bewijslast bij de eigenaar of de exploitant van het schip.

9. Om havencongestie te vermijden kan een bevoegde instantie toestemming verlenen om een aangehouden schip naar een andere haven te verplaatsen indien dat op een veilige manier kan gebeuren. Het risico op havencongestie is echter geen criterium om te beslissen of een schip al dan niet blijft aangehouden.

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

10. De havenautoriteiten of haveninstanties zullen zo snel mogelijk worden ingelicht wanneer een aanhoudingsbevel wordt uitgevaardigd.

Artikel 20

Recht van beroep

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

2. De lidstaten dienen hiertoe in overeenstemming met hun nationale wetgeving passende beroepsprocedures in te stellen en te handhaven.

3. De bevoegde instantie dient de kapitein van het schip als bedoeld in lid 1 naar behoren op de hoogte te stellen van zijn recht om beroep in te stellen en van de praktische regelingen hieromtrent.

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

- a) zorgen de lidstaten ervoor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast;
- b) zorgt de lidstaat waar het aanhoudingsbevel of de weigering van toegang werd uitgevaardigd binnen 24 uur na die beslissing voor de rechtzetting van de overeenkomstig artikel 26 bekendgemaakte informatie.

Artikel 21

Maatregelen volgend op inspecties en aanhouding

1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 19, lid 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de bevoegde instantie van die lidstaat het desbetreffende schip toestaan zo snel mogelijk naar de door de kapitein en de betrokken instanties gekozen geschikte reparatiewerf te varen die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkomingen kunnen worden verholpen, mits aan de door de bevoegde instantie van de vlaggenstaat vastgestelde en door de lidstaat goedgekeurde voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden dienen te garanderen dat het schip deze reis kan ondernemen zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers en bemanning of voor andere schepen, of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

2. Wanneer een schip naar een reparatiewerf wordt gestuurd vanwege tekortkomingen bij de naleving van IMO-resolutie A.744(18), hetzij wat de scheepsdocumenten betreft, hetzij wegens structurele gebreken of tekortkomingen, kan de bevoegde instantie eisen dat in de haven van aanhouding de nodige diktemetingen worden uitgevoerd voordat het schip toestemming krijgt om uit te varen.

3. In de in lid 1 genoemde omstandigheden stelt de bevoegde instantie van de lidstaat in de haven van inspectie de bevoegde instantie van de Staat waar zich de reparatiewerf bevindt, alsmede de in artikel 19, lid 6, vermelde partijen en alle andere betrokken instanties in kennis van alle voorwaarden voor de reis.

De bevoegde instantie van een lidstaat die de kennisgeving ontvangt, licht de kennisgevende instantie in over de maatregelen die zij heeft genomen.

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

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

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

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

In de in lid 4, onder b), genoemde omstandigheden waarschuwt de bevoegde instantie van de lidstaat waar de reparatiewerf gelegen is, onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere lidstaten.

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

6. In afwijking van de bepalingen van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende beveiligingsredenen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of tekortkomingen te verhelpen, tot een bepaalde haven of ankerplaats

toegang worden verleend door de desbetreffende 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.

Artikel 22

Beroepskwalificaties van inspecteurs

1. De inspecties mogen uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die voldoen aan de in bijlage XI vermelde kwalificaties en door de bevoegde instantie gemachtigd zijn tot uitvoering van havenstaatcontroles.

2. Wanneer de bevoegde instantie van de havenstaat niet de noodzakelijke beroepsdeskundigheid kan bieden, mag de inspecteur van die bevoegde instantie worden bijgestaan door een persoon met de vereiste beroepsdeskundigheid.

3. De bevoegde instanties, de inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten en de personen die hen bijstaan, mogen geen commerciële belangen hebben in de haven van inspectie, noch in de geïnspecteerde schepen. De inspecteurs mogen evenmin werknemer zijn van of opdrachten uitvoeren voor niet-gouvernementele organisaties die wettelijk voorgeschreven certificaten en klassecertificaten afgeven of de noodzakelijke onderzoeken uitvoeren voor het afgeven van die certificaten aan schepen.

4. Iedere inspecteur is houder van een persoonlijk document in de vorm van een identiteitskaart die in overeenstemming met Richtlijn 96/40/EG van de Commissie van 25 juni 1996 houdende het vaststellen van een gemeenschappelijk model voor een identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten ⁽¹⁾ is afgegeven door zijn bevoegde instantie.

5. De lidstaten zien erop toe dat wordt nagegaan of de inspecteurs voldoen aan de voorwaarden inzake bekwaamheid en aan de minimumcriteria als bedoeld in bijlage XI, zulks voordat de inspecteurs worden gemachtigd tot uitvoering van inspecties en vervolgens op gezette tijden, in het licht van de in lid 7 bedoelde opleidingsregeling.

6. De lidstaten zien erop toe dat de inspecteurs worden bijgeschoold met betrekking tot wijzigingen van het in de Gemeenschap toegepaste havenstaatcontrolestelsel als vastgesteld in deze richtlijn en eventuele wijzigingen in de verdragen.

7. De Commissie werkt met de lidstaten samen met het oog op het ontwikkelen en bevorderen van een uniforme regeling binnen de Gemeenschap inzake opleiding en beoordeling van de bekwaamheid van de inspecteurs inzake havenstaatcontrole door de lidstaten.

⁽¹⁾ PB L 196 van 7.8.1996, blz. 8.

Artikel 23

Rapporten van loodsen en havenautoriteiten

1. De lidstaten nemen 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 taak opmerken dat er klaarblijkelijke anomalieën zijn die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of gevaar voor schade aan het mariene milieu kunnen opleveren.

2. Indien havenautoriteiten 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 van het schip of een onredelijk groot gevaar opleveren voor schade aan het mariene milieu, dienen zij de bevoegde instantie van de betrokken havenstaat daarvan onmiddellijk in kennis te stellen.

3. De lidstaten geven hun loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties de opdracht ten minste de volgende gegevens te rapporteren, indien mogelijk in elektronische vorm.

- scheepsinformatie (naam, IMO-identificatienummer, roepletters en vlaggenstaat),
- informatie betreffende de vaarroute (laatste aanloophaven, haven van bestemming),
- beschrijving van de aan boord vastgestelde klaarblijkelijke anomalieën.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat passende maatregelen worden genomen na de melding van klaarblijkelijke anomalieën door loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties en stellen een rapport op van de genomen maatregelen.

5. De Commissie kan volgens de regelgevingsprocedure van artikel 31, lid 2, maatregelen vaststellen ter uitvoering van dit artikel, met inbegrip van een geharmoniseerd elektronisch formaat en procedures voor het rapporteren van klaarblijkelijke gebreken door loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties en de naar aanleiding daarvan door de lidstaten getroffen maatregelen.

Artikel 24

Inspectiedatabank

1. De Commissie zorgt voor de ontwikkeling, het onderhoud en de bijwerking van de inspectiedatabank, en maakt daarbij gebruik van de expertise en de ervaring van het MOU van Parijs.

De inspectiedatabank bevat alle nodige informatie voor de toepassing van het bij deze richtlijn ingestelde inspectiesysteem en kan de in bijlage XII vastgestelde functies verrichten.

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 zijn havens en ankerplaatsen aandoet, alsook een identificatiecode van de betrokken haven binnen een redelijke termijn bezorgd wordt aan de inspectiedatabank via het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie „SafeSeaNet” als bedoeld in artikel 3, onder s), van Richtlijn 2002/59/EG. Van zodra zij deze informatie via SafeSeaNet aan de inspectiedatabank hebben bezorgd, worden lidstaten vrijgesteld van de aanlevering van gegevens overeenkomstig bijlage XIV, leden 1.2 en 2, onder a) en b), bij deze richtlijn.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de gegevens in verband met inspecties die overeenkomstig deze richtlijn worden uitgevoerd, worden overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid of de aanhouding is opgeheven.

De lidstaten zorgen ervoor dat de gegevens die zijn overgebracht naar de bovengenoemde inspectiedatabank binnen 72 uur worden gevalideerd met het oog op de publicatie ervan.

4. Op basis van de door de lidstaten verstrekte inspectiegegevens kan de Commissie uit de inspectiedatabank alle relevante gegevens opvragen met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn, in het bijzonder gegevens betreffende de risicoprofielen van schepen, de te inspecteren schepen, de bewegingen van schepen en de inspectieverplichtingen van elke lidstaat.

De lidstaten hebben toegang tot alle in de inspectiedatabank geregistreerde gegevens die relevant zijn voor de toepassing van de bij deze richtlijn ingestelde inspectieprocedures.

De lidstaten en derde verdragsluitende partijen bij het MOU van Parijs hebben toegang tot alle gegevens die zij in de inspectiedatabank hebben geregistreerd, alsmede tot gegevens betreffende schepen die hun vlag voeren.

Artikel 25

Uitwisseling van informatie en samenwerking

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

- informatie die is meegedeeld overeenkomstig artikel 9 en bijlage III,

- informatie betreffende schepen die niet hebben voldaan aan de voorschriften inzake aanmelding van deze richtlijn en Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen ⁽¹⁾ en Richtlijn 2002/59/EG en, in voorkomend geval, Verordening (EG) nr. 725/2004,
- informatie betreffende schepen die uitgevaren zijn zonder te hebben voldaan aan artikelen 7 of 10 van Richtlijn 2000/59/EG,
- informatie betreffende schepen die om beveiligingsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht de haven te verlaten,
- informatie betreffende klaarblijkelijke anomalieën overeenkomstig artikel 23.

Artikel 26

Publicatie van informatie

De Commissie publiceert overeenkomstig bijlage XIII de informatie inzake inspecties, aanhoudingen en weigeringen van toegang op een publiek toegankelijke website en houdt deze bij, gebruikmakend van de expertise en de ervaring van het MOU van Parijs.

Artikel 27

Publicatie van een lijst van rederijen met een laag en een zeer laag prestatieniveau

De Commissie maakt regelmatig op een publiek toegankelijke website informatie bekend over rederijen die gedurende een periode van drie maanden of meer laag en zeer laag hebben gepresteerd wat betreft de bepaling van het scheepsrisicoprofiel als bedoeld in bijlage I, deel I.

De Commissie stelt volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, de voorschriften voor de toepassing van dit artikel vast, en met name de nadere bepalingen voor de publicatie.

Artikel 28

Vergoeding van kosten

1. Indien de in de artikelen 13 en 14 bedoelde inspecties leiden tot bevestiging of ontdekking van tekortkomingen met betrekking tot de voorschriften van een verdrag, die de aanhouding van een schip rechtvaardigen, worden alle kosten in verband met de inspectie, in een normale boekhoudperiode, gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip, of diens vertegenwoordiger in de havenstaat.

2. Alle kosten in verband met de door de bevoegde instantie van een lidstaat ingevolge artikel 16 en artikel 21, lid 4, uitgevoerde inspecties komen ten laste van de eigenaar of de exploitant van het schip.

3. Indien een schip wordt aangehouden worden alle kosten in verband met de aanhouding in de haven gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip.

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

Artikel 29

Gegevens voor het toezicht op de uitvoering

De lidstaten verstrekken de Commissie de in bijlage XIV genoemde informatie volgens de in die bijlage gestelde termijnen.

Artikel 30

Toezicht op de naleving en toepassing door de lidstaten

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

Artikel 31

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

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

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 32

Wijzigingsprocedure

Het is de taak van de Commissie om:

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

⁽¹⁾ PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

⁽²⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

- b) de definities te wijzigen die verwijzen naar verdragen, internationale codes en resoluties en communautaire wetgeving die voor de toepassing van deze richtlijn relevant zijn.

Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 31, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De wijzigingen van de in artikel 2 bedoelde internationale instrumenten kunnen van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

Artikel 33

Uitvoeringsvoorschriften

Bij de vaststelling van de in artikel 8, lid 4, artikel 10, lid 3, artikel 14, lid 4, artikel 15, lid 4, artikel 23, lid 5, en artikel 27, bedoelde uitvoeringsvoorschriften overeenkomstig de in artikel 31, leden 2 en 3, bedoelde procedures ziet de Commissie er in het bijzonder op toe dat in deze uitvoeringsvoorschriften rekening wordt gehouden met de expertise en de ervaringen die zijn opgedaan met het inspectiesysteem in de Gemeenschap en in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.

Artikel 34

Sancties

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

Artikel 35

Evaluatie

De Commissie evalueert de toepassing van deze richtlijn uiterlijk 30 juni 2012. De evaluatie omvat onder meer de uitvoering van de in artikel 5 vervatte algemene communautaire inspectieverplichting, het aantal havenstaatinspecteurs in elke lidstaat, het aantal inspecties dat is uitgevoerd alsmede de naleving van de jaarlijkse inspectieverplichting door elke lidstaat en de toepassing van de artikelen 6, 7 en 8.

De Commissie deelt haar bevindingen mee aan het Europees Parlement en de Raad en bepaalt of er een wijzigingsrichtlijn dan wel verdere wetgeving op dit gebied moet worden voorgesteld.

Artikel 36

Uitvoering en kennisgeving

1. De lidstaten nemen uiterlijk 31 december 2010 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen aan en publiceren ze om aan deze richtlijn te voldoen.

Ze passen deze bepalingen toe met ingang van 1 januari 2011.

2. Wanneer de lidstaten die maatregelen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. In die bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van die verklaring worden vastgesteld door de lidstaten.

3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

4. Voorts informeert de Commissie het Europees Parlement en de Raad op gezette tijden over de bij de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten geboekte vooruitgang, in het bijzonder met het oog op een uniforme toepassing van het inspectiesysteem in de Gemeenschap.

Artikel 37

Intrekking

Richtlijn 95/21/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage XV, deel A, genoemde richtlijnen, wordt hierbij met ingang van 1 januari 2011 ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage XVI bij deze richtlijn.

Artikel 38

Inwerkingtreding

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

Artikel 39

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE I

ELEMENTEN VAN HET COMMUNAUTAIRE SYSTEEM INZAKE HAVENSTAATINSPECTIE
(als bedoeld in artikel 5)

Het communautaire systeem inzake havenstaatsinspectie omvat de volgende elementen:

I. Scheepsrisicoprofiel

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

1. Algemene parameters**a) Type van het schip**

Passagiersschepen, olie- en chemicaliëntankers, gastankers en bulkschepen worden geacht een hoger risico te vormen.

b) Ouderdom van het schip

Schepen ouder dan twaalf jaar vormen een hoger risico.

c) Prestaties van de vlaggenstaat

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

ii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die binnen de Gemeenschap 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 overeenkomstig het kader en de procedures voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO het voorwerp heeft uitgemaakt van een voltooide audit en waarvoor in voorkomend geval een herstelactieplan is voorgelegd, worden als een lager risico beschouwd. Zodra de in artikel 10, lid 3, bedoelde maatregelen zijn aangenomen, dient de vlaggenstaat van dergelijke schepen aan te tonen dat de code voor de toepassing van verplichte IMO-instrumenten is nageleefd.

d) Erkende organisaties

i) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder de 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 binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, hoog prestatieniveau, worden als een lager risico beschouwd.

iii) Schepen met een certificaat dat is afgegeven door een op grond van Verordening (EG) nr. 391/2009.

e) Prestaties van de rederij

i) Schepen van een rederij die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt en matig of slecht presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen, worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen van een rederij die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt en goed presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen, 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, van de classificatiebureaus en de rederijen.

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 binnen de Gemeenschap of 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 binnen de Gemeenschap of 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 binnen de Gemeenschap of 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 van de volgende dwingende of onverwachte factoren optreedt. 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 klassering om beveiligingsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Gemeenschap 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,
 - op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoevreerd, waarbij de door de IMO vastgestelde routingsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen.

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 die:

- niet hebben voldaan aan de toepasselijke versie van de IMO-aanbeveling inzake de vaart door de toegangswateren tot de Oostzee,
- schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken na de laatste inspectie in de Gemeenschap 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 dreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 23 van deze richtlijn.
- Schepen die niet aan de verplichtingen inzake aanmelding hebben voldaan als bedoeld in artikel 9 van de richtlijn, van Richtlijn 2000/59/EG, Richtlijn 2002/59/EG en, indien van toepassing, Verordening (EG) nr. 725/2004.
- Schepen waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft 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 die meer dan drie maanden geleden reeds eerder zijn aangehouden.
- Schepen waarbij opvallende tekortkomingen zijn vastgesteld, met uitzondering van schepen met tekortkomingen die binnen 14 dagen na het vertrek dienden te zijn verholpen, en schepen met tekortkomingen die voor het vertrek dienden te zijn verholpen.
- 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.

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- 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, meer gedetailleerde inspectie:
 - schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- 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- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
 - wordt er een meer gedetailleerde inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn.
- 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- 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- 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- 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- 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 grondigere of een uitgebreide inspectie verricht van schepen met een hoog risicoprofiel en van passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
 - wordt er een grondigere inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn.
-

BIJLAGE II

ONTWERP VAN SCHEEPSRISICOPROFIELEN

(als bedoeld in artikel 10, lid 2)

				Profiel				
				Schip met hoog risico (SHR)		Schip met normaal risico (SNR)	Schip met laag risico (SLR)	
Algemene parameters				Criteria	Wegingspunten	Criteria	Criteria	
1	Type schip			Chemicaliën-tanker Gastanker Olietanker Bulkschip Passagiersschip	2	schip met noch laag, noch hoog risico	Alle types	
2	Leeftijd schip			alle types > 12 j	1		Alle leeftijden	
3a	Vlag	ZGW-lijst		Zwart - ZHR, HR, M tot HR	2		Wit	
				Zwart - MR	1			
3b		IMO-Audit		—	—		Ja	
4a	Erkende organisatie	Prestatie	H	—	—		Hoog	
			M	—	—		—	
			L	Laag	1		—	
			ZL	Zeer laag			—	
4b		Erkend door EU		—	—		Ja	
5	Rederij	Prestatie	H	—	—		Hoog	
			M	—	—		—	
			L	Laag	2		—	
			ZL	Zeer laag			—	
Historische parameters								
6	Aantal tekortkomingen geregistreerd bij elke inspectie in voorgaande 36 maanden	Tekortkomingen	Komt niet in aanmerking	—			≤ 5 (en ten minste één inspectie in voorgaande 36 maanden)	
7	Aantal aanhoudingen in voorgaande 36 maanden	Aanhoudingen	≥ 2 aanhoudingen	1			Geen aanhouding	

SHR zijn schepen die voldoen aan de criteria met een totale waarde van 5 of meer wegingspunten.

SLR zijn schepen die voldoen aan alle criteria van de parameters voor een laag risico.

SNR zijn schepen die noch SHR, noch SLR zijn.

*BIJLAGE III***AANMELDING****(als bedoeld in artikel 9, lid 1)**

Informatie die moet worden verstrekt overeenkomstig artikel 9, lid 1:

De volgende informatie wordt verstrekt aan de havenautoriteit, de haveninstantie of de daartoe aangestelde organisatie of instantie ten minste drie dagen voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven of ankerplaats of vóór het vertrek in de vorige haven indien de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen:

- a) scheepsidentificatienummer (naam, roepletters, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);
 - b) geplande duur van het verblijf in de haven;
 - c) voor tankers:
 - i) configuratie: enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig;
 - ii) conditie van de lading en ballasttanks; vol, leeg, gevuld met inerte gassen;
 - iii) volume en aard van de lading;
 - d) geplande handelingen in de haven of ankerplaats van bestemming (laden, lossen, andere);
 - e) geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming;
 - f) datum van de laatste uitgebreide inspectie in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.
-

BIJLAGE IV

LIJST VAN CERTIFICATEN EN DOCUMENTEN

(als bedoeld in artikel 13, lid 1)

1. Meetbrief (1969).
2. — Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen,
 - veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen,
 - uitrustingscertificaat voor vrachtschepen,
 - radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen,
 - certificaat van vrijstelling, inclusief, waar nodig, de vrachtlijst,
 - veiligheidscertificaat voor vrachtschepen.
3. Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) voor het schip.
4. Continuous Synopsis Record van het schip.
5. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk:
 - Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk.
6. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk:
 - Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.
7. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie.
8. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.
9. Internationaal certificaat van uitwatering (1966):
 - Internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering.
10. Oliejournaal, delen I en II.
11. Ladingjournaal.
12. Verklaring van minimum-bemanningssterkte.
13. Certificaten of andere documenten, vereist krachtens de bepalingen van het STCW 78/95.
14. Keuringsdocumenten (IAO-Verdrag nr. 73 betreffende medische keuring van zeevarenden).
15. Tabel met de arbeidsorganisatie aan boord (IAO-Verdrag nr. 180 en STCW 78/95).
16. Register van de werk- en rusttijden van zeevarenden (IAO-Verdrag nr. 180).
17. Stabiliteitsgegevens.
18. Afschriften van het document van overeenstemming en het veiligheidsbeleidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale code voor de veilige werking van schepen en voor voorkoming van verontreiniging (SOLAS 74, hoofdstuk IX).
19. Certificaten met betrekking tot de sterkte van de scheepsromp en de machines, afgegeven door de betrokken erkende organisatie (is alleen vereist als het schip bij een erkende organisatie geklasseerd is).

20. Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.
21. Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen.
22. Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan.
23. Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen, waaronder veiligheidsoefeningen, en het logboek voor aantekening van inspectie en onderhoud van reddingsmiddelen en -voorzieningen en van brandblusmiddelen en -voorzieningen.
24. Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden.
25. Veiligheidscertificaat voor mobiele offshore-boorinstallaties.
26. Voor olietankers, de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
27. De monsterrol, het brandbestrijdingsplan, en voor passagiersschepen een schadebestrijdingsplan.
28. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging.
29. Inspectierapport (bij bulk vervoerders en olietankers).
30. Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties.
31. Voor roropassagiersschepen, gegevens over de A/A-max. ratio.
32. Vergunning voor het vervoer van graan.
33. Handleiding voor het vastzetten van lading.
34. Plan voor het beheer van afvalstoffen en afvalstoffenjournaal.
35. Beslissingsondersteunend systeem voor kapiteins van passagiersschepen.
36. SAR-samenwerkingsplan voor passagiersschepen die op vaste routes opereren.
37. Lijst van operationele beperkingen voor passagiersschepen.
38. Bulkcarrierboekje (Bulk carrier booklet).
39. Laad- en losplan voor bulkschepen.
40. Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid terzake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992).
41. 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 ⁽¹⁾.
42. 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 ⁽²⁾.
43. Internationaal Certificaat van voorkoming van luchtverontreiniging.
44. Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging van het riool- of afvalwater.

⁽¹⁾ Zie bladzijde 128 van dit Publicatieblad.

⁽²⁾ Zie bladzijde 24 van dit Publicatieblad.

BIJLAGE V

**NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN „GEGRONDE REDENEN”
(als bedoeld in artikel 13, lid 3)****A. Voorbeelden van gegronde redenen voor een gedetailleerde inspectie**

1. De schepen als omschreven in bijlage I, deel II, punten 2A en 2B.
2. Het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal.
3. De ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten.
4. Aanwijzingen dat de bemanningsleden niet kunnen voldoen aan de eisen inzake communicatie aan boord van artikel 18 van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden ⁽¹⁾.
5. Een certificaat dat op frauduleuze wijze is verkregen of waarvan de houder niet de persoon is aan wie het oorspronkelijk werd afgegeven.
6. Een schip met een kapitein, officier of kwalificatie met een certificaat dat is afgegeven door een land dat het STCW 78/95 niet heeft geratificeerd.
7. Bewijzen dat het laden en andere verrichtingen niet op veilige wijze of volgens de IMO-richtlijnen zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld het zuurstofgehalte in de inertgashoofdtoevoerleiding naar de laadtanks ligt boven het voorgeschreven maximumpeil.
8. Het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
9. Het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol, of bemanningsleden die niet weten wat hun taak is in geval van brand of bij een bevel om het schip te verlaten.
10. De uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure.
11. Het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen.
12. Buitengewoon onhygiënische toestanden aan boord van het schip.
13. Op de algemene indruk en waarnemingen van de inspecteur gebaseerde bewijzen dat er een ernstige aantasting van of gebreken aan de romp of de constructie bestaan die een gevaar kunnen betekenen voor de structurele integriteit, de waterdichtheid of de weerbestendigheid van het schip.
14. Informatie of bewijzen dat de kapitein of bemanning niet bekend is met handelingen aan boord die essentieel zijn voor de veiligheid van schepen of de voorkoming van verontreiniging, of dat deze handelingen niet zijn verricht.
15. Het ontbreken van een tabel met de arbeidsorganisatie aan boord of een register met de werk- en rusttijden van de bemanning.

B. Voorbeelden van gegronde redenen voor de controle van beveiligingsaspecten op schepen

1. Tijdens de eerste havenstaatcontrole kan de inspecteur op de volgende manier vaststellen dat er gegronde redenen zijn voor aanvullende beveiligingscontroles:
 - 1.1. Het ISSC is ongeldig of verlopen.
 - 1.2. Het veiligheidsniveau van het schip is lager dan dat van de haven.
 - 1.3. Op het schip hebben geen veiligheidsoefeningen plaatsgevonden.
 - 1.4. De verslagen van de laatste 10 transacties tussen schip en haven of tussen schepen onderling zijn onvolledig.
 - 1.5. Bewijs of constatering dat belangrijke bemanningsleden van het schip niet met elkaar kunnen communiceren.
 - 1.6. Bewijs dat de veiligheidsvoorzieningen ernstige tekortkomingen vertonen.

⁽¹⁾ PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33.

- 1.7. Informatie van derde partijen zoals een rapport of verslag met informatie inzake veiligheid.
 - 1.8. Het schip bezit een tijdelijk internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) dat op latere datum en aansluitend bij een eerder tijdelijk ISSC werd afgegeven en de inspecteur is beroepsmatig van oordeel dat de rederij dit certificaat heeft aangevraagd om na het verstrijken van het eerste tijdelijke certificaat niet volledig te hoeven voldoen aan SOLAS 74, hoofdstuk XI-2 en deel A van de ISPS-Code. In deel A van de ISPS-Code wordt vermeld in welke omstandigheden een tijdelijk certificaat mag worden verleend.
 2. Indien gegronde redenen worden vastgesteld als hierboven vermeld, brengt de inspecteur de voor de veiligheid bevoegde instantie daarvan onverwijld op de hoogte (tenzij de inspecteur ook naar behoren is gemachtigd tot het uitvoeren van veiligheidsinspecties). De voor veiligheid bevoegde instantie besluit vervolgens, rekening houdend met het veiligheidsniveau overeenkomstig Voorschrift nr. 9 van SOLAS 74, hoofdstuk XI, welke controlemaatregelen nodig zijn.
 3. Andere dan de voormelde gegronde redenen moeten worden beoordeeld door een naar behoren inzake beveiligingsaspecten gemachtigde functionaris.
-

BIJLAGE VI

PROCEDURES VOOR DE CONTROLE VAN SCHEPEN

(als bedoeld in artikel 15, lid 1)

Bijlage 1 „Havenstaatscontroleprocedures” van het MOU van Parijs en de volgende, door het MOU van Parijs vastgestelde instructies, in hun bijgewerkte versie:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Operationele controle op veerboten en passagiersschepen),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende elektronische kaarten),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Richtsnoeren voor inspectie betreffende leef- en werkomstandigheden),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Richtsnoeren overeenkomstig het STCW-verdrag nr. 78/95, als gewijzigd),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Richtsnoeren betreffende de inspectie van arbeids/rusttijden),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende beveiligingsaspecten),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole voor de controle van een reisgegevensrecorder (VDR),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Richtsnoeren betreffende MARPOL 79/78 bijlage I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Richtsnoeren betreffende de controle inzake de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van enkelwandige olietankers),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende de ISM-Code),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS, (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende de controle van het GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimalisering van de lijst van toegangsverboden en aanmeldingen),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole voor het onderzoeken van ballasttanks en de simulatie van een onderbreking van de hoofdelektriciteitsvoorziening (black-out test)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Richtsnoeren voor het onderzoeken van de structuur van bulkschepen),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Gedragscode voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Criteria voor de beoordeling van de verantwoordelijkheid van erkende organisaties (R/O)),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Richtsnoeren voor inspecties inzake havenstaatcontrole met het oog op de naleving van bijlage VI van MARPOL 73/78).

BIJLAGE VII

UITGEBREIDE INSPECTIE VAN SCHEPEN

(als bedoeld in artikel 14)

Een uitgebreide inspectie heeft in het bijzonder betrekking op de algemene toestand van de volgende risicogebieden:

- documentatie
- structurele toestand
- weerbestendigheid
- noodvoorzieningen
- radiocommunicatie
- ladingsoperaties
- brandveiligheid
- alarmsystemen
- leef- en werkomstandigheden
- navigatieapparatuur
- reddingsmiddelen
- gevaarlijke goederen
- voortstuwing en hulpmachines
- preventie van vervuiling.

Voorts omvat een uitgebreide inspectie — voor zover dat mogelijk is gelet op de praktische haalbaarheid of op mogelijke dwingende omstandigheden in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven — de verificatie van specifieke elementen van risicogebieden afhankelijk van het type schip dat wordt geïnspecteerd, als bepaald overeenkomstig artikel 14, lid 3.

BIJLAGE VIII

BEPALINGEN BETREFFENDE DE WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS EN ANKERPLAATSEN IN DE GEMEENSCHAP**(als bedoeld in artikel 16)**

1. Indien 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 weigering van toegang zal worden uitgevaardigd die onmiddellijk van kracht wordt nadat het schip de haven heeft verlaten. Het toegangsverbod wordt onmiddellijk van kracht nadat het schip de haven heeft verlaten na het wegwerken van de tekortkomingen op grond waarvan het werd aangehouden.
2. De bevoegde autoriteit bezorgt ook een afschrift van de weigering van toegang aan de administratie van de vlaggenstaat, de betrokken erkende organisatie, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs de Commissie, 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 toegangsverbod te laten opheffen moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een door de administratie van de vlaggenstaat, na een bezoek aan boord van een door de administratie van de vlaggenstaat naar behoren gemachtigde inspecteur, afgegeven document waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen voldoet. De administratie van de vlaggenstaat levert aan de bevoegde instantie een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.
4. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een document van het classificatiebureau dat het schip na een bezoek aan boord door een inspecteur 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 van het uitgevoerde bezoek aan boord.
5. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven na afloop van de in artikel 16 van deze richtlijn bedoelde periode en na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven.

Indien de overeengekomen haven zich in een lidstaat bevindt, kan de bevoegde instantie van die lidstaat op verzoek van de bevoegde instantie die het toegangsverbod heeft opgelegd, het schip toestaan zich naar de overeengekomen haven te begeven voor een nieuwe inspectie. In dat geval worden in de haven geen ladingoperaties uitgevoerd totdat de weigering van toegang is ingetrokken.

6. Indien de aanhouding op grond waarvan een toegangsverbod is uitgevaardigd onder meer gebaseerd is op structurele tekortkomingen aan het schip, kan de bevoegde instantie die de weigering van toegang heeft uitgevaardigd eisen dat bepaalde ruimtes, waaronder laadruimtes en tanks, worden vrijgemaakt voor onderzoek tijdens een nieuwe inspectie.
7. De nieuwe inspectie wordt uitgevoerd door de bevoegde instantie van de lidstaat die de weigering van toegang heeft opgelegd of, met diens toestemming, door de bevoegde instantie van de haven van bestemming. De bevoegde autoriteit kan een aankondiging tot 14 dagen voor de herinspectie vereisen. Ten genoegen van de betrokken lidstaat wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke voorschriften van de internationale verdragen.
8. De hernieuwde inspectie bestaat uit een uitgebreide inspectie die ten minste de relevante punten van bijlage VII dient te omvatten.
9. Alle kosten van deze uitgebreide inspectie worden door de eigenaar of de exploitant van het schip gedragen.
10. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie de lidstaat voldoen in overeenstemming met bijlage VII moet het toegangsverbod worden opgeheven en wordt de rederij van het schip daar schriftelijk van in kennis gesteld.
11. 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 instantie zorgt er na de opheffing van de weigering van toegang tevens voor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast.
12. Informatie over schepen waaraan de toegang tot havens en ankerplaatsen in de Gemeenschap is ontzegd, moet in de inspectiedatabank beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 26 en van bijlage XIII.

BIJLAGE IX

INSPECTIEVERSLAG
(als bedoeld in artikel 17)

Het inspectierapport moet tenminste de volgende punten omvatten:

I. Algemene punten

1. Bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven
2. Datum en plaats van inspectie
3. Naam van het geïnspecteerde schip
4. Vlag
5. Type schip (als aangeduid in het veiligheidsbeleidscertificaat)
6. IMO-identificatienummer
7. Roepnaam
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voor zover van toepassing)
10. Bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip
11. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, alsmede enige andere organisatie, voor zover van toepassing, die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven
12. De erkende organisatie of organisaties, en/of elke andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen
13. Naam en adres van de rederij of de exploitant van het schip
14. Naam en adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter indien de schepen vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren
15. Definitieve datum waarop het inspectierapport is geschreven
16. Vermelding dat gedetailleerde informatie over een inspectie of een aanhouding bekend kan worden gemaakt

II. Informatie over de inspectie

1. Certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen, instantie of organisatie die het/de betrokken certificaat/certificaten heeft afgegeven, met inbegrip van de datum van afgifte en de datum waarop deze aflopen
2. Delen of elementen van het schip welke geïnspecteerd werden (in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie)
3. Haven waar en datum waarop de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie of inspectie met het oog op verlenging heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd
4. Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
5. Aard van de tekortkomingen
6. Genomen maatregelen

III. Aanvullende informatie in het geval van aanhouding

1. Datum van het aanhoudingsbevel
 2. Datum waarop het aanhoudingsbevel is opgeheven
 3. Aard van de tekortkomingen die een aanhoudingsbevel wettigen (verwijzingen naar verdragen, indien van toepassing)
 4. Aanwijzingen omtrent de vraag of de erkende organisatie, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid
 5. Genomen maatregelen
-

BIJLAGE X

CRITERIA VOOR DE AANHOUDING VAN EEN SCHIP

(bedoeld in artikel 19, lid 3)

INLEIDING

Alvorens te bepalen of tijdens een inspectie geconstateerde tekortkomingen aanhouding van het betrokken schip rechtvaardigen, past de inspecteur de in de punten 1 en 2 genoemde criteria toe.

Punt 3 bevat een niet-limitatieve lijst van tekortkomingen die op zich aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen (artikel 19, lid 4).

Wanneer de grond voor de aanhouding voortvloeit uit bij een ongeval ontstane schade tijdens de reis van het schip naar de haven, wordt geen aanhoudingsbevel uitgevaardigd, mits:

- a) naar behoren is voldaan aan de eisen van voorschrift I/11(c) van SOLAS 74 betreffende kennisgeving aan de administratie van de vlaggenstaat, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat;
- b) de kapitein of eigenaar van het schip, voordat het schip de haven aandoet, de bevoegde autoriteit heeft ingelicht over de omstandigheden van het ongeval en de ontstane schade, en informatie heeft gegeven over de vereiste kennisgeving van de administratie van de vlaggenstaat;
- c) door het schip naar genoegen van de bevoegde autoriteit passende herstelmaatregelen worden getroffen, en tevens;
- d) de bevoegde autoriteit, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan heeft vergewist dat de gebreken, die duidelijk gevaar inhielden voor veiligheid, gezondheid of het milieu, verholpen zijn.

1. **Belangrijkste criteria**

Wanneer hij beroepshalve moet beoordelen of een schip al dan niet moet worden aangehouden, dient de inspecteur de volgende criteria toe te passen:

Tijdschema:

Schepen die niet veilig zee kunnen kiezen, worden bij de eerste inspectie aangehouden, ongeacht de tijd die het schip in de haven zal doorbrengen.

Criterium:

Het schip wordt aangehouden indien de tekortkomingen zo ernstig zijn dat een inspecteur het opnieuw moet bezoeken om zich er vóór afvaart van te vergewissen dat deze zijn verholpen.

De ernst van de tekortkomingen wordt bepaald door de noodzaak dat de inspecteur terugkeert naar het schip. Dit brengt echter niet in alle gevallen deze verplichting mee. Wel betekent het dat de instantie op enigerlei wijze, bij voorkeur door een hernieuwd bezoek, verifieert dat de tekortkomingen vóór het vertrek zijn verholpen.

2. **Toepassing van de belangrijkste criteria**

Wanneer hij beslist of de tekortkomingen van een schip ernstig genoeg zijn om het schip aan te houden, dient de inspecteur te beoordelen of:

1. het schip de vereiste documenten heeft en of deze geldig zijn;
2. het schip over de bemanning als vereist in de Verklaring van minimum-bemanningssterkte beschikt.

Gedurende de inspectie dient de inspecteur te bekijken of het schip en/of de bemanning in staat is:

3. de volgende bestemming veilig te bereiken;
4. tot de volgende bestemming de lading veilig te behandelen, te vervoeren en te controleren;

5. tot de volgende bestemming de machinekamer veilig te bedienen;
6. tot de volgende bestemming een goede voortstuwing en besturing te handhaven;
7. tot de volgende bestemming zo nodig efficiënt een brand te blussen in enig deel van het schip;
8. tot de volgende bestemming, wanneer nodig, het schip snel en veilig te verlaten en reddingswerkzaamheden te verrichten;
9. tot de volgende bestemming verontreiniging van het milieu te voorkomen;
10. tot de volgende bestemming een passende stabiliteit te handhaven;
11. tot de volgende bestemming het schip waterdicht en intact te houden;
12. tot de volgende bestemming zo nodig in noodsituaties te communiceren;
13. tot de volgende bestemming te zorgen voor veilige en gezonde omstandigheden aan boord;
14. bij een ongeluk zoveel mogelijk informatie te verstrekken.

Indien het antwoord op een van deze vragen ontkennend luidt, wordt, rekening houdend met alle geconstateerde tekortkomingen, aanhouding ernstig overwogen. Ook een combinatie van minder ernstige tekortkomingen kan aanhouding van het schip rechtvaardigen.

3. Om de inspecteur te helpen bij de toepassing van deze criteria, volgt hier een lijst van naar de betrokken verdragen en/of Codes gegroepeerde tekortkomingen die als dermate ernstig worden beschouwd dat zij de aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen. Deze lijst is niet limitatief.

3.1. Algemeen

Het ontbreken van geldige certificaten en documenten als vereist bij de relevante instrumenten. Schepen die onder de vlag varen van Staten die geen partij zijn bij een relevant verdrag of die een ander relevant instrument niet ten uitvoer hebben gelegd, zijn echter niet gerechtigd de certificaten van het verdrag of het andere relevante instrument in bezit te hebben. Daarom is het ontbreken van de vereiste certificaten op zich geen reden om deze schepen aan te houden; door toepassing van de „geen gunstiger behandelingsclausule” dient echter in aanzienlijke mate naleving van de bepalingen geëist te worden alvorens het schip kan vertrekken.

3.2. Werkingssfeer van SOLAS 74

1. Slechte werking van de voortstuwing en andere essentiële machines en van de elektrische installatie.
2. Onvoldoende schone machinekamer, teveel olie-watmengsel in de bilges, isolatie van leidingen met inbegrip van de uitlaatleidingen in de machinekamer, aangetast door olie, slecht functioneren van de lensinrichting.
3. Slecht functioneren van de noodgenerator, noodverlichting, accumulatoren en schakelaars.
4. Slechte werking van de hoofd- en hulpstuurinrichting.
5. Het ontbreken, onvoldoende capaciteit of ernstige beschadiging van individuele reddingsmiddelen, van reddingsboten en installaties om deze te water te brengen.
6. Het ontbreken van brandopsporingssystemen, brandalarm, blusuitrusting, vast aangebrachte blusinstallaties, ventilatieafsluiters, brandkleppen, snelsluitinrichtingen, of, indien wel aanwezig, het niet-conform of in slechte staat zijn in een mate die niet verenigbaar is met de bestemming ervan.
7. Het ontbreken, het in slechte toestand verkeren of het niet juist werken van de brandbescherming aan dek van tankers.
8. Het ontbreken, het niet-conform zijn of de slechte toestand van lichtseinen, dagmerken of geluidsseinen.
9. Het ontbreken of het niet goed werken van de radio-uitrusting voor nood- en veiligheidscommunicatie.

10. Het ontbreken of het niet goed werken van navigatiemiddelen, rekening houdend met de bepalingen van SOLAS 74-voorschrift V/16.2.
11. Het ontbreken van bijgewerkte zeekaarten en/of alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, rekening houdend met het feit dat een goedgekeurd Electronic Chart Display and Information System (ECDIS-elektronische navigatiekaarten) op basis van officiële gegevens als vervanging voor papieren kaarten mag worden gebruikt.
12. Het ontbreken van vonkvrije afvoerventilatie voor ladingpompkamers.
13. Ernstige tekortkoming van de operationele voorschriften, als beschreven in deel 5.5 van bijlage 1 bij het MOU van Parijs.
14. Aantal, samenstelling of diplomering van de bemanning is niet in overeenstemming met de verklaring van minimum-bemanningssterkte.
15. Het niet uitvoeren van het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig SOLAS 74, hoofdstuk XI, voorschrift 2.

3.3. Werkingssfeer van de IBC-code

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading.
2. Het ontbreken of beschadigd zijn van hogedrukveiligheidsinrichtingen.
3. De elektrische installatie is niet intrinsiek veilig of stemt niet overeen met de eisen van de code.
4. Ontbrandbaar materiaal op gevaarlijke plaatsen.
5. Niet voldoen aan speciale voorschriften.
6. Overschrijding van de maximaal toegestane hoeveelheid lading per tank.
7. Onvoldoende bescherming tegen hitte van kwetsbare producten.

3.4. Werkingssfeer van de IGC-code

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading.
2. Het ontbreken van middelen om accommodatie of dienstruimten af te sluiten.
3. Schotten niet gasdicht.
4. Tekortkoming aan de luchtsluizen.
5. Het ontbreken of niet goed werken van snelafsluiters.
6. Het ontbreken of niet goed werken van veiligheidsafsluiters.
7. Elektrische installatie is niet intrinsiek veilig en correspondeert niet met de eisen van de code.
8. Ventilatoren in het ladingedeelte niet bruikbaar.
9. Niet werkende drukalarmen voor ladingtanks.
10. Het gasdetectieapparaat en/of detectieapparaat voor giftig gas vertoont/vertonen gebreken.
11. Vervoer zonder geldig inhibitor-certificaat van stoffen waarvan reactie moet worden tegengegaan.

3.5. Werkingssfeer van het LL 66

1. Belangrijke plaatsen hebben schade of corrosie of putjes in de platen en daarmee gepaard gaande verstijving van dekken en romp, die van invloed is op de zeewaardigheid of het plaatselijk bestand zijn tegen ladingen, tenzij passende voorlopige reparaties worden uitgevoerd om een reis naar een haven voor definitieve reparatie mogelijk te maken.

2. Een geconstateerd geval van onvoldoende stabiliteit.
 3. Het ontbreken van voldoende en betrouwbare informatie in goedgekeurde vorm op grond waarvan de kapitein op snelle en eenvoudige wijze het laden en het ballasten van zijn schip kan regelen, zodanig dat er in alle stadia en onder wisselende omstandigheden tijdens de reis een veilige stabiliteitsmarge is en dat het ontstaan van onaanvaardbare spanningen op de constructie van het schip vermeden wordt.
 4. Sluitwerk, luiken en waterdichte deuren ontbreken, verkeren in slechte staat of vertonen gebreken.
 5. Overbelading.
 6. Ontbreken of onleesbaarheid van het uitwateringsmerk.
- 3.6. *Werkingsfeer van MARPOL 73/78, bijlage I*
1. Het ontbreken, ernstige beschadiging of het niet goed werken van het olie-waterafscheidingssysteem, het bewakings- en regelsysteem voor de olielozingen of de alarminrichting wanneer de limiet van 15 delen olie per miljoen in een mengsel wordt overschreden.
 2. Overblijvende capaciteit van de sloptank is onvoldoende voor de voorgenomen reis.
 3. Het oliejournaal is niet aanwezig.
 4. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.
 5. Het onderzoeksrapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13G(3)(b) van MARPOL 73/78.
- 3.7. *Werkingsfeer van MARPOL 73/78, bijlage II*
1. Het ontbreken van het P&A Manual.
 2. De lading is niet gecategoriseerd.
 3. Geen ladingjournaal aanwezig.
 4. Vervoer van olieachtige stoffen zonder te voldoen aan de voorschriften of aan daartoe op passende wijze aangepast certificaat.
 5. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.
- 3.8. *Werkingsfeer van MARPOL 73/78, bijlage V*
1. Ontbreken van een plan voor het beheer van afvalstoffen.
 2. Ontbreken van een afvalstoffenjournaal.
 3. Scheepsbemanning is niet vertrouwd met de vereisten inzake verwijdering/lozing van het plan voor het beheer van afvalstoffen.
- 3.9. *Werkingsfeer van het STCW 78/95 en Richtlijn 2008/106/EG*
1. Zeevarenden beschikken niet over een diploma of het vereiste diploma, hebben geen geldige vrijstelling of kunnen geen schriftelijk bewijs overleggen, dat bij de administratie van de vlaggenstaat een aanvraag voor een aantekening is ingediend.
 2. Bewijs dat een certificaat op onrechtmatige wijze is verkregen of dat de houder niet de persoon is aan wie het certificaat aanvankelijk werd afgegeven.
 3. Er wordt niet voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van de administratie van de vlaggenstaat inzake de minimum-bemanningssterkte.
 4. De regeling van de navigatie- en de machinekamerwacht voldoet niet aan de voorschriften van de administratie van de vlaggenstaat.

5. Van het wachtdienst doend personeel kan niemand de apparatuur bedienen die essentieel is voor veilige navigatie, radiocommunicatie voor de veiligheid of de voorkoming van verontreiniging van de zee.
6. Er kan geen bewijs worden geleverd van vakbekwaamheid met betrekking tot de aan zeevarenden ten behoeve van de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging opgedragen taken.
7. Voor de eerste wacht bij het begin van de reis en de daaropvolgende aflossing van de wacht is geen personeel beschikbaar dat voldoende is uitgerust en anderszins geschikt is voor de dienst.

3.10. *Werkingssfeer van de IAO-verdragen*

1. Onvoldoende voedsel voor de reis naar de volgende haven.
2. Onvoldoende drinkwater voor de reis naar de volgende haven.
3. Uiterst ongezonde omstandigheden aan boord.
4. Geen verwarming in de accommodatie van een schip dat vaart in gebieden waar temperaturen uiterst laag kunnen zijn.
5. Onvoldoende ventilatie in de accommodatie van een schip.
6. Uitzonderlijk veel vuilnis, versperring door uitrusting of vracht, of anderszins onveilige omstandigheden, in gangpaden of -accommodatie.
7. Duidelijke tekenen dat wachtdoend personeel en ander personeel van dienst voor de eerste wacht of aflossing daarvan zijn verzwakt door vermoeidheid.

3.11. *Gevalen die geen aanhouding rechtvaardigen, maar waarbij bijvoorbeeld ladingoperaties moeten worden opgeschort*

Niet goed functioneren (of slecht onderhoud) van het inert-gassysteem, installaties of machines die betrekking hebben op het laden, wordt beschouwd als voldoende aanleiding om het laden te stoppen.

BIJLAGE XI

MINIMUMEISEN VOOR INSPECTEURS**(als bedoeld in artikel 22, leden 1 en 5)**

1. Inspecteurs dienen te beschikken over de nodige theoretische kennis over en praktische ervaring met schepen en de exploitatie daarvan. Zij moeten over de nodige bekwaamheden beschikken om de vereisten van de internationale verdragen en de betrokken havenstaatcontroleprocedures te doen naleven. De verwerving van de kennis en bekwaamheid voor de tenuitvoerlegging van internationale en communautaire regelgeving gebeurt via een door documenten gestaafd opleidingsprogramma.
 2. Inspecteurs dienen ten minste:
 - a) te beschikken over gepaste kwalificaties van een zeevaartinstelling of nautische instelling en over relevante zeevaartervaring als gecertificeerd scheepsofficier en in het bezit te zijn (of te zijn geweest) van een geldig STCW II/2 of III/2 -bewijs van bekwaamheid zonder beperking wat betreft het inzetgebied, het voortstuwingsvermogen of de tonnage, of
 - b) te zijn geslaagd voor een door de bevoegde instantie erkend examen van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar te hebben gewerkt, of
 - c) in het bezit te zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding te hebben gevolgd en naar behoren opgeleid en gediplomeerd te zijn als inspecteurs scheepsveiligheid.
 3. De inspecteur dient:
 - ten minste één jaar als vlaggenstaatinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de verdragen, werkzaam te zijn geweest of betrokken te zijn geweest bij het toezicht op de activiteiten van erkende organisaties waaraan wettelijk voorgeschreven taken zijn gedelegeerd, of
 - een vergelijkbaar niveau van bekwaamheid te hebben bereikt door het volgen van ten minste één jaar praktijkopleiding bestaande uit het deelnemen aan inspecties in het kader van de havenstaatcontrole onder leiding van ervaren inspecteurs inzake havenstaatcontrole.
 4. De inspecteurs als bedoeld in 2, onder a), dienen ten minste vijf jaar ervaring in de zeevaart te hebben opgedaan en tijdens deze periode onder andere werkzaam te zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst, dan wel als inspecteur van de vlaggenstaat of als adjunct-inspecteur voor havenstaatcontrole. Die ervaring dient een periode van ten minste twee jaar in de zeevaart als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst te omvatten.
 5. De gekwalificeerde inspecteur moet schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest gesproken taal.
 6. Inspecteurs die niet aan bovenstaande criteria voldoen, worden ook geaccepteerd indien zij op het moment van de aanneming van deze richtlijn in dienst van de bevoegde instantie van de lidstaat havenstaatcontrole uitoefenen.
 7. Wanneer havenstaatcontrole-inspecteurs inspecties, als bedoeld in artikel 15, leden 1 en 2, in een lidstaat verrichten, dienen de inspecteurs te beschikken over de gepaste kwalificaties, met inbegrip van voldoende theoretische kennis en praktische ervaring op het vlak van maritieme veiligheid. Daartoe behoren in principe:
 - a) een goed inzicht in maritieme veiligheid en de toepassing van dit concept bij de geïnspecteerde activiteiten;
 - b) een goede praktijkkennis van beveiligingstechnologieën en -technieken;
 - c) kennis van inspectieprincipes, -procedures en -technieken;
 - d) praktijkkennis van de geïnspecteerde activiteiten.
-

BIJLAGE XII

FUNCTIES VAN DE INSPECTIEDATABANK**(als 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 witte lijst en van de grijze en de zwarte lijst van vlaggenstaten als bedoeld in artikel 16, lid 1;
 - verstrekken van gegevens over de prestaties van rederijen;
 - 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 communautaire databanken op het gebied van de veiligheid van het scheepvaartverkeer, inclusief SafeSea-Net, 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.
-

BIJLAGE XIII

PUBLICATIE VAN INFORMATIE IN VERBAND MET INSPECTIES, AANHOUDINGEN EN WEIGERINGEN VAN TOEGANG IN DE HAVENS EN ANKERPLAATSEN VAN DE LIDSTATEN**(zoals bedoeld in artikel 26)**

1. De informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel 26 dient het volgende te omvatten:
 - a) naam van het schip,
 - b) IMO-identificatienummer,
 - c) type van het schip,
 - d) tonnage (gt),
 - e) bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip,
 - f) naam en adres van de rederij van het schip,
 - g) in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter,
 - h) vlaggenstaat,
 - i) classificatiecertificaten en wettelijk voorgeschreven certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen en de instantie of organisatie van afgifte van elk afzonderlijk certificaat, met vermelding van de data van afgifte respectievelijk verstrijken,
 - j) haven waar en datum waarop de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie heeft plaatsgevonden van de onder i) vermelde certificaten en de naam van de instantie of organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd,
 - k) datum, land en haven van aanhouding.
 2. Wat betreft schepen die zijn aangehouden, dient de overeenkomstig artikel 26 gepubliceerde informatie het volgende te omvatten:
 - a) aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 36 maanden,
 - b) de datum waarop de aanhouding is opgeheven,
 - c) de duur van de aanhouding, in dagen,
 - d) duidelijke en expliciete vermelding van de redenen voor de aanhouding,
 - e) voor zover van toepassing, aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de betrokken controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid,
 - f) beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen,
 - g) indien voor het schip een weigering van toegang tot iedere haven of ankerplaats binnen de Gemeenschap geldt, de redenen voor deze maatregel, in duidelijke en expliciete bewoordingen.
-

BIJLAGE XIV

GEGEVENS WELKE MOETEN WORDEN VERSTREKT IN DE CONTEXT VAN DE CONTROLE OP DE UITVOERING**(als bedoeld in artikel 29)**

1. Ieder jaar moeten de lidstaten de Commissie uiterlijk op 1 april de volgende gegevens verstrekken over het vorige jaar.

1.1. Aantal inspecteurs dat uit hun naam optreedt in het kader van de havenstaatcontrole.

Deze informatie moet aan de Commissie worden meegedeeld onder gebruikmaking van de volgende model-tabel ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Haven/gebied	Aantal voltijdse inspecteurs	Volledig aantal deeltijdse inspecteurs	Wijziging van (B) naar voltijds	Totaal
	(A)	(B)	(C)	(A+C)
Haven X/of Gebied X ...				
Haven Y/of Gebied Y ...				
TOTAAL				

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

2. De lidstaten moeten:

- a) de Commissie om de zes maanden een lijst doen toekomen van de aanlopen in de haven van afzonderlijke schepen, met uitzondering van geregelde veerdiensten voor vracht en passagiers die hun havens zijn binnengelopen of die een havenautoriteit of haveninstantie kennis hebben gegeven van hun aankomst op een ankerplaats, met, voor elke scheepsbeweging, vermelding van het IMO-identificatienummer, datum van aankomst en de betrokken haven. De lijst wordt ingediend als spreadsheet waarmee de voornoemde informatie automatisch kan worden opgezocht of verwerkt. De lijst wordt ingediend binnen 4 maanden na afloop van de periode waarop de gegevens betrekking hebben,

en

- b) uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn en telkens wanneer zich een wijziging voordoet bij de veerdiensten voor passagiers en vracht de Commissie afzonderlijke lijsten verstrekken van de in de punt a) genoemde geregelde veerdiensten. In de lijst wordt het IMO-identificatienummer, de naam en de vaarroute van elk schip vermeld. De lijst wordt ingediend als spreadsheet waar-mee de voornoemde informatie automatisch kan worden opgezocht of verwerkt.

⁽¹⁾ Wanneer in het kader van de havenstaatcontrole uitgevoerde inspecties slechts een deel van het werk van de inspecteur vormen, dient het totale aantal inspecteurs te worden omgerekend naar voltijdequivalenten. Wanneer eenzelfde inspecteur werkzaam is in meer dan één haven of geografisch gebied, dienen de toepasselijke deeltijdequivalenten in elke haven te worden geteld.

⁽²⁾ Deze informatie moet verstrekt worden op nationaal niveau en voor iedere haven van de betrokken lidstaat. Voor het doel van deze bijlage wordt ervan uitgegaan dat een haven een afzonderlijke haven betekent of het geografische gebied dat bestreken wordt door een inspecteur of een team van inspecteurs, waarin eventueel verschillende afzonderlijke havens kunnen zijn begrepen.

BIJLAGE XV

DEEL A

**Ingetrokken richtlijn en de achtereenvolgende wijzigingen ervan
(als bedoeld in artikel 37)**

Richtlijn 95/21/EG van de Raad
(PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1)

Richtlijn 98/25/EG van de Raad
(PB L 133 van 7.5.1998, blz. 19)

Richtlijn 98/42/EG van de Commissie
(PB L 184 van 27.6.1998, blz. 40)

Richtlijn 1999/97/EG van de Commissie
(PB L 331 van 23.12.1999, blz. 67)

Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad
(PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17)

Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad
(PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53)

Uitsluitend artikel 4

DEEL B

**Termijnen voor omzetting in nationaal recht
(als bedoeld in artikel 37)**

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

BIJLAGE XVI

Concordantietabel
(als bedoeld in artikel 37)

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
Artikel 1, aanhef	Artikel 1, aanhef
Artikel 1, eerste streepje	Artikel 1, onder a)
Artikel 1, tweede streepje	Artikel 1, onder b)
—	Artikel 1, onder c)
Artikel 2, aanhef	Artikel 2, aanhef
Artikel 2, lid 1, aanhef	Artikel 2, lid 1, aanhef
Artikel 2, lid 1, eerste streepje	Artikel 2, lid 1, onder a)
Artikel 2, lid 1, tweede streepje	Artikel 2, lid 1, onder b)
Artikel 2, lid 1, derde streepje	Artikel 2, lid 1, onder c)
Artikel 2, lid 1, vierde streepje	Artikel 2, lid 1, onder d)
Artikel 2, lid 1, vijfde streepje	Artikel 2, lid 1, onder e)
Artikel 2, lid 1, zesde streepje	Artikel 2, lid 1, onder f)
Artikel 2, lid 1, zevende streepje	Artikel 2, lid 1, onder g)
Artikel 2, lid 1, achtste streepje	Artikel 2, lid 1, onder h)
Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2
—	Artikel 2, lid 3
—	Artikel 2, lid 4
Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 5
Artikel 2, lid 4	—
—	Artikel 2, lid 6
—	Artikel 2, lid 7
Artikel 2, lid 5	Artikel 2, lid 8
—	Artikel 2, lid 9
—	Artikel 2, lid 10
Artikel 2, lid 6	Artikel 2, lid 11
Artikel 2, lid 7	Artikel 2, lid 12
Artikel 2, lid 8	Artikel 2, lid 13
—	Artikel 2, lid 14
Artikel 2, lid 9	Artikel 2, lid 15
—	Artikel 2, lid 16
Artikel 2, lid 10	Artikel 2, lid 17
—	Artikel 2, lid 18
—	Artikel 2, lid 19

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 2, lid 20
—	Artikel 2, lid 21
—	Artikel 2, lid 22
Artikel 3, lid 1, eerste alinea	Artikel 3, lid 1, eerste alinea
—	Artikel 3, lid 1, tweede alinea
—	Artikel 3, lid 1, derde alinea
Artikel 3, lid 1 tweede alinea	Artikel 3, lid 1, vierde alinea
—	Artikel 3, lid 1, vijfde alinea
	Artikel 3, lid 1, zesde alinea
Artikel 3, leden 2 tot en met 4	Artikel 3, leden 2 tot en met 4
—	Artikel 4, lid 1
Artikel 4	Artikel 4, lid 2, eerste alinea
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11
	Artikel 12
Artikel 6, lid 1, aanhef	—
—	Artikel 13, lid 1, aanhef
Artikel 6, lid 1, onder a)	Artikel 13, lid 1, onder a)
—	Artikel 13, lid 1, onder b)
Artikel 6, lid 1, onder b)	Artikel 13, lid 1, onder c)
Artikel 6, lid 2	—
—	Artikel 13, lid 2
Artikel 6, lid 3	Artikel 13, lid 3
Artikel 6, lid 4	—
Artikel 7	—
Artikel 7 bis	—
Artikel 7 ter	—
—	Artikel 14
—	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 8	Artikel 17

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 18
Artikel 9, leden 1 en 2	Artikel 19, leden 1 en 2
Artikel 9, lid 3, eerste zinsnede	Artikel 19, lid 3
Artikel 9, lid 3, zinnen 2 tot en met 4	Artikel 19, lid 4
Artikel 9, leden 4 tot en met 7	Artikel 19, leden 5 tot en met 8
—	Artikel 19, leden 9 en 10
Artikel 9 bis	—
Artikel 10, leden 1 tot en met 3	Artikel 20, leden 1 tot en met 3
—	Artikel 20, lid 4
Artikel 11, lid 1	Artikel 21, lid 1
—	Artikel 21, lid 2
Artikel 11, lid 2	Artikel 21, lid 3, eerste alinea
Artikel 11, lid 3, eerste alinea	—
Artikel 11, lid 3, tweede alinea	Artikel 21, lid 3, tweede alinea
Artikel 11, leden 4 tot en met 6	Artikel 21, leden 4 tot en met 6
Artikel 12, leden 1 tot en met 3	Artikel 22, lid 1 tot en met 3
Artikel 12, lid 4	Artikel 22, lid 4
—	Artikel 22, leden 5 tot en met 7
Artikel 13, leden 1 en 2	Artikel 23, leden 1 en 2
—	Artikel 23, leden 3 tot en met 5
Artikel 14	—
Artikel 15	—
—	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
—	Artikel 27
Artikel 16, leden 1 en 2	Artikel 28, leden 1 en 2
Artikel 16, lid 2 bis	Artikel 28, lid 3
Artikel 16, lid 3	Artikel 28, lid 4
Artikel 17	Artikel 29
—	Artikel 30
Artikel 18	Artikel 31
Artikel 19	Artikel 32
—	Artikel 33
Artikel 19 bis	Artikel 34
—	Artikel 35
Artikel 20	Artikel 36

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 37
Artikel 21	Artikel 38
Artikel 22	Artikel 39
Bijlage I	—
—	Bijlage I
—	Bijlage II
—	Bijlage III
Bijlage II	Bijlage IV
Bijlage III	Bijlage V
Bijlage IV	Bijlage VI
Bijlage V	Bijlage VII
Bijlage VI	Bijlage X
Bijlage VII	Bijlage XI
—	Bijlage XII
Bijlage VIII	Bijlage XIII
Bijlage IX	Bijlage IX
Bijlage X	Bijlage XIV
Bijlage XI	Bijlage VIII
Bijlage XII	—
—	Bijlage XV
—	Bijlage XVI

RICHTLIJN 2009/17/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 23 april 2009****tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Door de vaststelling van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ heeft de Europese Unie haar vermogens versterkt om bedreigende situaties voor de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu te voorkomen.

(2) Aangezien deze richtlijn betrekking heeft op de wijziging van Richtlijn 2002/59/EG, geldt het gros van de daarin neergelegde verplichtingen niet voor lidstaten zonder kusten en zeehavens. Derhalve gelden voor Oostenrijk, de Tsjechische Republiek, Hongarije, Luxemburg of Slowakije alleen de verplichtingen betreffende schepen die de vlag van die lidstaten voeren, onverminderd de plicht van lidstaten tot samenwerking om te zorgen voor continuïteit tussen de beheersdiensten voor zeevervoer en die voor andere vervoersmodi, met name informatiediensten voor de binnenvaart.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 533), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 1), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009 en wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

(3) Krachtens deze richtlijn moeten de lidstaten die kuststaten zijn informatie kunnen uitwisselen die zij verzamelen in het kader van de monitoringopdrachten van de zeescheepvaart waarvoor zij in hun bevoegdheidsgebied zorg dragen. Het door de Commissie in overeenstemming met de lidstaten ontwikkelde communautaire maritieme informatie-uitwisselingssysteem „SafeSeaNet”, omvat enerzijds een netwerk voor de uitwisseling van gegevens en anderzijds een standaardisatie van de voornaamste beschikbare gegevens over schepen en hun lading (aankomstmeldingen en verslagen). Daarmee wordt het mogelijk nauwkeurige en actuele gegevens over de schepen in de Europese wateren en de bewegingen en de gevaarlijke of verontreinigende ladingen daarvan, alsmede over scheepvaartincidenten, tot aan de bron te traceren en aan alle betrokken instanties mee te delen.

(4) Teneinde te garanderen dat de aldus verzamelde gegevens operationeel kunnen worden gebruikt, is het dan ook essentieel dat de door de nationale autoriteiten opgezette infrastructuur voor de inzameling en uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde gegevens in SafeSeaNet wordt opgenomen.

(5) Van de gegevens die uit hoofde van Richtlijn 2002/59/EG worden aangemeld en uitgewisseld, zijn met name die met betrekking tot de precieze kenmerken van over zee vervoerde gevaarlijke of verontreinigende stoffen van belang. In dit verband en gezien de recente ongevallen in de zeescheepvaart is het noodzakelijk de kustautoriteiten gemakkelijker toegang te verschaffen tot de kenmerken van over zee vervoerde koolwaterstoffen, een essentiële factor voor de keuze van de meest geschikte bestrijdingstechnieken, en ervoor te zorgen dat zij in geval van nood rechtstreeks contact kunnen opnemen met de exploitanten, aangezien die het best geïnformeerd zijn over de vervoerde producten.

(6) Met de in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 bedoelde systemen voor automatische identificatie van schepen (AIS — Automatic Identification System) kan niet alleen de monitoring van deze schepen worden verbeterd, maar ook de veiligheid van schepen die in elkaars nabijheid varen. Daarom is AIS in de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG opgenomen. Gezien het hoge aantal aanvaringen met vissersvaartuigen die kennelijk niet door koopvaardischepen zijn opgemerkt of die koopvaardischepen in hun omgeving niet hebben opgemerkt, is uitbreiding van die maatregel tot vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter uiterst wenselijk. In het kader van het Europees Visserijfonds kan financiële

bijstand worden verstrekt voor de uitrusting van vissersvaartuigen met een veiligheidsuitrusting zoals AIS. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft erkend dat de publicatie voor commerciële doeleinden op het internet of elders van door schepen doorgestuurde AIS-gegevens een risico kan inhouden voor de veiligheid en beveiliging van schepen en havenfaciliteiten en heeft er bij de regeringen van haar leden op aangedrongen om, afhankelijk van hun nationale wetgeving, degenen die de AIS-gegevens aan derden ter beschikking stellen voor publicatie op het internet of elders, daarvan te weerhouden. Bovendien dient de vertrouwelijkheid van overeenkomstig deze richtlijn aan lidstaten gestuurde informatie te worden gegarandeerd en dienen de lidstaten deze informatie met inachtneming van deze richtlijn te gebruiken.

- (7) De verplichting tot uitrusting met AIS houdt tevens in dat het AIS te allen tijde operationeel moet worden gehouden, behalve wanneer internationale regels of normen in de bescherming van navigatiegegevens voorzien.
- (8) Een lidstaat die erom verzoekt, dient de mogelijkheid te hebben om informatie op te vragen bij een andere lidstaat over een schip en de zich aan boord bevindende gevaarlijke of verontreinigende stoffen. Deze informatie dient via SafeSeaNet ter beschikking te worden gesteld en enkel te kunnen worden opgevraagd om redenen van maritieme veiligheid of beveiliging dan wel bescherming van het mariene milieu. Het is derhalve noodzakelijk dat de Commissie eventuele problemen inzake de netwerken informatiebeveiliging onderzoekt.
- (9) Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten bijzondere maatregelen moeten vaststellen ten aanzien van schepen die een risico vormen vanwege hun gedrag of hun toestand. Daarom is het wenselijk aan de lijst van deze schepen die schepen toe te voegen die niet over de nodige verzekeringen of financiële zekerheden beschikken of die volgens de loodsen of havenautoriteiten klaarblijkelijke anomalieën vertonen welke de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of een bedreiging voor het milieu kunnen vormen.
- (10) Naar analogie van Richtlijn 2002/59/EG lijkt het in verband met de risico's van uitzonderlijk slecht weer noodzakelijk rekening te houden met de risico's van ijsgang voor de scheepvaart. Daarom dient een door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie, wanneer zij op grond van ijsgangsvoorspellingen van een bevoegde meteorologische dienst van mening is dat de vaaromstandigheden een ernstig risico voor de veiligheid van mensenlevens of een ernstig risico van verontreiniging opleveren, de kapiteins van de schepen die zich binnen haar bevoegdheidsgebied bevinden of die de haven of havens in dit gebied willen binnen- of uitvaren, te waarschuwen. In dit ver-

band is het noodzakelijk dat die instantie de nodige maatregelen kan treffen om de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het milieu te waarborgen. De lidstaten moeten eveneens de mogelijkheid hebben om te verifiëren of uit de noodzakelijke documentatie aan boord blijkt dat het schip voldoet aan sterkte- en vermogens-eisen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

- (11) Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten plannen moeten opstellen om, wanneer de situatie dat vereist, schepen in nood in zo goed mogelijke omstandigheden te kunnen opvangen in hun havens of op andere beschutte plaatsen teneinde de consequenties van ongevallen op zee te beperken. Rekening houdend met de Richtsnoeren inzake toevluchtsoorden voor schepen die bijstand behoeven die als bijlage zijn gevoegd bij Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie van 13 december 2003 („IMO-Resolutie A.949(23)”), die volgend op Richtlijn 2002/59/EG werden aangenomen en die betrekking hebben op schepen die bijstand behoeven in plaats van op schepen in nood, dient die richtlijn echter dienovereenkomstig te worden aangepast. Deze richtlijn laat onverlet de regels die van toepassing zijn op reddingsoperaties zoals voorzien in het Internationale Verdrag inzake opsporing en redding op zee, wanneer de veiligheid van mensenlevens in het geding is.
- (12) Om te zorgen voor schepen die bijstand behoeven als bedoeld in IMO-Resolutie A.949(23), dienen één of meer bevoegde instanties te worden aangewezen om beslissingen te nemen met het oog op het zo klein mogelijk houden van de risico's voor de maritieme veiligheid en de veiligheid van mensenlevens en van het milieu.
- (13) Op basis van IMO-Resolutie A.949(23) en naar aanleiding van de werkzaamheden die de Commissie in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid („het agentschap”) en de lidstaten heeft verricht, is het noodzakelijk de essentiële voorschriften die in de plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, moeten worden opgenomen, vast te stellen teneinde voor een geharmoniseerde en doeltreffende toepassing van deze plannen te zorgen en de strekking van de verplichtingen van de lidstaten te verduidelijken.
- (14) IMO-Resolutie A.949(23) dient de basis te vormen voor alle plannen die de lidstaten opstellen om doeltreffend te kunnen reageren op dreigingen die uitgaan van schepen die bijstand behoeven. Bij de beoordeling van de risico's die verbonden zijn aan zulke dreigingen kunnen de lidstaten, gelet op specifieke omstandigheden, evenwel rekening houden met andere factoren zoals het gebruik van zeewater voor de productie van drinkwater en voor de opwekking van elektriciteit.

- (15) Zeelieden worden erkend als een speciale categorie van werknemers en, gezien de mondiale aard van de scheepvaartsector en de verschillende jurisdicties waarmee zij geconfronteerd kunnen worden, hebben zij nood aan een bijzondere bescherming, met name wat contacten met overheden betreft. In het belang van een grotere maritieme veiligheid dienen zeelieden te kunnen rekenen op een billijke behandeling bij een ongeval op zee. Hun mensenrechten en hun menselijke waardigheid dienen steeds te worden in acht genomen en alle veiligheidsonderzoeken moeten op een eerlijke en prompte manier worden gevoerd. Het is in dit opzicht dat lidstaten overeenkomstig hun nationaal recht met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee nader rekening moeten houden.
- (16) Wanneer een schip bijstand heeft, kan een besluit over de opvang van dat schip in een toevluchtsoord noodzakelijk blijken. Dit is vooral belangrijk bij een situatie die gevaar voor verlies van het schip of voor het milieu of de scheepvaart kunnen opleveren. In die gevallen is het noodzakelijk, naargelang de interne staatsstructuur van die lidstaat, een beroep te kunnen doen op een instantie in een lidstaat, die de nodige deskundigheid en bevoegdheden heeft om onafhankelijke beslissingen aangaande de opvang van een schip in een toevluchtsoord te nemen. Het is ook belangrijk dat deze beslissing wordt genomen na een voorafgaande beoordeling van de situatie op basis van de gegevens die in het relevante plan voor de opvang van schepen in een toevluchtsoord zijn opgenomen. Het is wenselijk dat de bevoegde instantie een permanent karakter heeft.
- (17) De plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, moeten een nauwkeurige beschrijving geven van de besluitvormingsketen met betrekking tot de alarmering en de handelwijze in de desbetreffende situaties. De betrokken instanties en hun taken, alsmede de communicatiekanalen tussen de betrokken partijen dienen duidelijk te worden omschreven. De toepasselijke procedures moeten garanderen dat er snel een passend besluit kan worden genomen op basis van specifieke maritieme deskundigheid en adequate informatie waarover de bevoegde instantie beschikt.
- (18) Havens die een schip opvangen, moeten kunnen rekenen op een prompte vergoeding van de kosten en eventuele schade die de operatie meebrengt. Hiertoe is het van belang dat de relevante internationale verdragen worden toegepast. De lidstaten moeten ervoor ijveren een wettelijk kader in te stellen waardoor zij, in uitzonderlijke omstandigheden en overeenkomstig de Gemeenschapswetgeving, de kosten en economische schade die een haven of een andere entiteit heeft geleden als gevolg van de opvang van een schip, kunnen vergoeden. De Commissie dient voorts de mechanismen te onderzoeken die reeds in de lidstaten bestaan voor de vergoeding van potentiële economische schade van een haven of entiteit, en dient op basis van dit onderzoek verschillende beleidsopties voor te stellen en te beoordelen.
- (19) Tevens is het wenselijk dat de lidstaten bij de uitwerking van hun plannen informatie inwinnen over de mogelijke toevluchtsoorden langs de kust, zodat de bevoegde instantie bij een ongeval of incident op zee duidelijk en snel kan bepalen welke zones het meest geschikt zijn voor de opvang van een schip dat bijstand heeft. Die informatie dient een omschrijving te omvatten van bepaalde kenmerken van de overwogen locaties en de uitrusting en installaties die beschikbaar zijn om de opvang van schepen die bijstand behoeven of de bestrijding van de consequenties van een ongeval of van verontreiniging te vergemakkelijken.
- (20) Het is van belang dat de lijst van instanties die bevoegd zijn een besluit te nemen over de opvang van een schip in een toevluchtsoord, alsmede de lijst van instanties die belast zijn met de ontvangst en behandeling van noodsignalen op passende wijze worden gepubliceerd. Ook kan het nuttig blijken relevante informatie toegankelijk te maken voor de partijen die betrokken zijn bij een hulpverleningsoperatie op zee, waaronder hulpverlenings- en sleepbedrijven, en voor de autoriteiten van aangrenzende lidstaten die door een noodsituatie op zee kunnen worden getroffen.
- (21) Het ontbreken van financiële verzekeringen onthefte een lidstaat niet van de verplichting om een voorafgaande beoordeling te maken en te beslissen over de toelating van een schip in een toevluchtsoord. De bevoegde instanties mogen wel nagaan of voor het schip verzekeringen zijn afgesloten of andere effectieve vormen van financiële zekerheden zijn gesteld, waarmee de kosten en schade kunnen worden vergoed die door de opvang in een toevluchtsoord kunnen ontstaan. Het opvragen van deze informatie mag echter de reddingsoperatie niet vertragen.
- (22) De specifieke functie van de monitoring van de zeescheepvaart en scheepsrouteringsmaatregelen is de lidstaten in staat te stellen feitelijke kennis te verwerven van de schepen die in de onder hun jurisdictie vallende wateren varen, teneinde wanneer nodig eventuele risico's effectiever te kunnen vermijden. In het kader hiervan kan door uitwisseling van informatie de kwaliteit van de verzamelde gegevens worden verbeterd en de verwerking ervan worden vergemakkelijkt.
- (23) Overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG hebben de lidstaten en de Commissie aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de harmonisatie van de elektronische gegevensuitwisseling, in het bijzonder wat betreft het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende goederen. SafeSeaNet, waarvan de ontwikkeling in 2002 is gestart, zou thans moeten worden vastgesteld als referentienetwerk op Gemeenschapsniveau. SafeSeaNet dient gericht te zijn op de vermindering van administratieve lasten of kosten voor het bedrijfsleven en de lidstaten. Het dient ook gericht te zijn op het vergemakkelijken van een uniforme toepassing, voor zover aangewezen, van internationale regels inzake verslaglegging en kennisgeving.

- (24) Dankzij de vooruitgang op het gebied van nieuwe technologieën en met name op het gebied van toepassingen in de ruimte, zoals monitoringsystemen voor de scheepvaart met behulp van bakens, beeldsystemen en het wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS), kan de monitoring van de zeescheepvaart worden uitgebreid tot op open zee waardoor de communautaire wateren beter worden gedekt, onder meer met behulp van Long-Range Identification and Tracking systemen (identificatie- en volgsysteem voor de lange afstand, LRIT). Teneinde te zorgen voor een volledige integratie van dergelijke hulpmiddelen in het bij Richtlijn 2002/59/EG ingevoerde monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart is het noodzakelijk dat bij deze werkzaamheden wordt samengewerkt binnen de gehele Gemeenschap.
- (25) Om kostenbesparing mogelijk te maken en onnodige plaatsing van apparatuur aan boord van schepen die in zeewateren varen die onder het bereik van vaste AIS-controlestations vallen te vermijden, moeten de lidstaten en de Commissie samenwerken om de vereisten betreffende het aanbrengen van uitrusting voor verzending van LRIT-gegevens vast te stellen en dienen zij in het kader van de IMO passende maatregelen voor te stellen.
- (26) Openbaarmaking van de door schepen doorgegeven AIS-en LRIT-gegevens mogen geen risico vormen voor de veiligheid, de beveiliging of de bescherming van het milieu.
- (27) Teneinde te zorgen voor een optimale en in communautair verband geharmoniseerde gebruikmaking van de krachtens Richtlijn 2002/59/EG verzamelde informatie inzake maritieme veiligheid, moet de Commissie deze gegevens zo nodig kunnen verwerken en gebruiken en bij de door de lidstaten aangewezen instanties kunnen verspreiden.
- (28) In dit verband heeft de ontwikkeling van het Equasis-systeem aangetoond hoe belangrijk de bevordering van een op maritieme veiligheid gerichte cultuur is, met name onder de exploitanten in de zeescheepvaartsector. De Commissie moet een bijdrage kunnen leveren aan de verspreiding, met name via dit systeem, van alle informatie met betrekking tot maritieme veiligheid.
- (29) Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) ⁽¹⁾ centraliseert de taken van de diverse comités die zijn opgericht in het kader van de relevante Gemeenschaps-wetgeving op het gebied van maritieme veiligheid, voorkoming van verontreiniging door schepen en bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord. Derhalve is het dienstig dat het huidige comité wordt vervangen door het COSS.
- (30) Tevens dient rekening te worden gehouden met de wijzigingen van de genoemde internationale instrumenten.
- (31) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1994/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽²⁾.
- (32) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven Richtlijn 2002/59/EG te wijzigen om latere wijzigingen van daarmee verband houdende internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties toe te passen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van die richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (33) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid ⁽³⁾ biedt het agentschap de Commissie en de lidstaten de nodige hulp bij de uitvoering van Richtlijn 2002/59/EG.
- (34) In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven ⁽⁴⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen de richtlijnen en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (35) Richtlijn 2002/59/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen

Richtlijn 2002/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) de aanhef wordt vervangen door:

„Tenzij anders bepaald, is deze richtlijn niet van toepassing op:”;

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽³⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

b) punt c) wordt vervangen door:

„c) bunkers op schepen tot 1 000 ton en scheepsvoorraden en uitrusting aan boord van alle schepen.”.

2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt als volgt gewijzigd:

i) de aanhef wordt vervangen door:

„„relevante internationale instrumenten”: de volgende instrumenten, in hun bijgewerkte versie;”;

ii) de volgende streepjes worden toegevoegd:

— „— Resolutie A.917(22) van de IMO: Resolutie A.917(22) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „Guidelines for the onboard use of AIS”, zoals gewijzigd bij Resolutie A.956(23) van de IMO;

— Resolutie A.949(23) van de IMO: Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance”;

— Resolutie A.950(23) van de IMO: Resolutie A.950(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „Maritime assistance services (MAS)”;

— IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee (IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident): de richtsnoeren in bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 en goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie op haar 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006.”;

b) punt k) wordt vervangen door:

„k) „bevoegde instantie”: de instantie of organisatie die door een lidstaat is aangewezen om de uit hoofde van deze richtlijn te vervullen taken te verrichten.”;

c) de volgende punten worden toegevoegd:

„s) „SafeSeaNet”: het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie dat door de Commissie in samenwerking met de lidstaten is ontwikkeld ter uitvoering van de Gemeenschapswetgeving;

t) „lijndienst”, een reeks overtochten door schepen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of

meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

u) „vissersvaartuig”: elk vaartuig dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;

v) „schip dat bijstand behoeft”: een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag inzake opsporing en redding op zee;

w) „LRIT”: een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen in overeenstemming met Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.”.

3) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 6 bis

Gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS) door vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de vlag van een lidstaat voert en in de Gemeenschap is geregistreerd, of dienstdoet in de binnenwateren of territoriale wateren van een lidstaat, of zijn vangst aan land brengt in een haven van een lidstaat, moet volgens het in bijlage II, deel I, punt 3), aangegeven tijdschema worden uitgerust met een AIS (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig.

Artikel 6 ter

Gebruikmaking van een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen (LRIT)

1. Schepen waarop Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door de IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen van toepassing zijn, worden, indien zij een haven van een lidstaat aandoen, uitgerust met een LRIT-uitrusting die aan dat voorschrift voldoet.

De lidstaten en de Commissie werken samen om de vereisten vast te stellen betreffende het aanbrengen van uitrusting voor verzending van LRIT-gegevens aan boord van schepen die varen in wateren die onder het bereik van vaste AIS-stations van lidstaten vallen, en stellen de IMO passende maatregelen voor.

2. De Commissie werkt samen met de lidstaten om een Europees datacentrum voor LRIT op te richten dat tot taak heeft de identificatie- en volgegevens op lange afstand te verwerken.”.

4) Artikel 12 wordt vervangen door:

„Artikel 12

Informatievereisten aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen

1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van een lidstaat niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een schip worden genomen, ongeacht de grootte van het schip, tenzij aan de kapitein of de exploitant, vooraleer de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd:

- a) de in bijlage I, punt 2, genoemde informatie;
 - b) voor de in bijlage I bij het MARPOL-verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.150(77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;
 - c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.
2. Vaartuigen komende van een haven buiten de Gemeenschap die een haven van een lidstaat aandoen en gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vereist volgens lid 1, onder a), b) en c).

3. Het is de taak en verantwoordelijkheid van de verlader om deze verklaring aan de kapitein of de exploitant te bezorgen en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig de eerste alinea een verklaring werd afgelegd.”.

5) In artikel 14, tweede alinea, wordt punt c) vervangen door:

„c) lidstaten moeten in staat zijn via SafeSeaNet onverwijld informatie over het schip en over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord door te sturen naar de nationale en lokale bevoegde instanties van een andere lidstaat, indien zij daarom worden verzocht en indien dit noodzakelijk is voor de maritieme veilig-

heid of beveiliging, dan wel voor de bescherming van het mariene milieu.”.

6) Artikel 15 wordt vervangen door:

„Artikel 15

Vrijstellingen

1. De lidstaten kunnen voor lijndiensten tussen havens op hun grondgebied vrijstelling verlenen van de eisen van de artikelen 4 en 13, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a) de maatschappij die die lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken schepen en deelt die lijst mee aan de betrokken bevoegde instantie, en werkt deze bij;
- b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage I, punt 1, dan wel bijlage I, punt 3, indien toepasselijk, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde instantie, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct nadat daarom door de bevoegde instantie is gevraagd, elektronisch aan de bevoegde instantie kunnen worden doorgegeven, in overeenstemming met artikel 4, lid 1, dan wel artikel 13, lid 4, indien toepasselijk;
- c) alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van drie uur of meer worden overeenkomstig artikel 4 dan wel artikel 13, indien toepasselijk, meegedeeld aan de haven van aankomst of aan de bevoegde instantie;
- d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst.

Voor de toepassing van de eerste alinea wordt de dienst alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de in de artikelen 4 en 13 neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur.

2. Wanneer een internationale lijndienst tussen twee of meer staten wordt geëxploiteerd, waarvan ten minste één een lidstaat is, kan ieder van de betrokken lidstaten de overige lidstaten vragen voor die dienst vrijstelling te verlenen. Alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten werken samen om een vrijstelling voor de betreffende dienst overeenkomstig de voorwaarden van lid 1 te verlenen.

3. De lidstaten controleren regelmatig of aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 wordt voldaan. Wanneer niet meer wordt voldaan aan minstens een van deze voorwaarden, trekken de lidstaten onmiddellijk de aan de betrokken maatschappij verleende vrijstelling in.

4. De lidstaten delen een lijst van de maatschappijen en schepen waaraan op grond van dit artikel een vrijstelling is verleend, alsmede iedere bijstelling van die lijst mede aan de Commissie.”.

7) Aan artikel 16, lid 1, worden de volgende punten toegevoegd:

„d) schepen die geen kennisgeving hebben gedaan of niet beschikken over verzekeringscertificaten of financiële zekerheden als voorgeschreven bij de geldende communautaire wetgeving en internationale voorschriften;

e) schepen ten aanzien waarvan door de loodsen of havenautoriteiten is gemeld dat zij klaarblijkelijke gebreken vertonen die de veiligheid van hun navigatie in gevaar kunnen brengen of een risico voor het milieu kunnen vormen.”.

8) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 18 bis

Maatregelen in geval van gevaarlijke ijsgang

1. Wanneer de bevoegde instanties van mening zijn dat de ijsgang een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten:

a) verstrekken zij aan de kapiteins van een schip dat zich in hun bevoegdheidsgebied bevindt of een van hun havens wil binnen- of uitvaren, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in hun bevoegdheidsgebied;

b) mogen zij, onverminderd de plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven en andere uit de toepasselijke internationale voorschriften voortvloeiende verplichtingen, verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats

willen verlaten, met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

2. De uit hoofde van lid 1 getroffen maatregelen worden, wat de gegevens over de ijsgang betreft, gebaseerd op de ijsberichten en de weersvoorspelling van een door de lidstaat erkende gekwalificeerde meteorologische dienst.”.

9) Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

a) de volgende alinea wordt toegevoegd aan lid 2:

„Daartoe verstrekken zij de nationale bevoegde instanties op verzoek de in artikel 12 bedoelde informatie.”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

„4. Overeenkomstig hun nationale recht, houden de lidstaten rekening met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee in de onder hun jurisdictie vallende wateren.”.

10) Artikel 20 wordt vervangen door:

„Artikel 20

Bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

1. Lidstaten wijzen een of meerdere bevoegde instanties aan, die de vereiste deskundigheid en bevoegdheid hebben op het ogenblik van de operatie om onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

2. De in lid 1 bedoelde instantie of instanties mogen in voorkomend geval, en met name wanneer de maritieme veiligheid of de bescherming van het milieu in het gedrang komt, alle maatregelen nemen die in de niet-exhaustieve lijst van bijlage IV zijn opgenomen.

3. De in lid 1 bedoelde instantie of instanties komen regelmatig bijeen om ervaringen uit te wisselen en de uit hoofde van dit artikel genomen maatregelen te verbeteren. Zij kunnen steeds samenkomen naar aanleiding van specifieke omstandigheden.”.

11) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 20 bis

Plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

1. De lidstaten stellen plannen op voor de opvang van schepen teneinde te reageren op de dreigingen die uitgang van bijstand behoevende schepen welke zich in de onder hun jurisdictie vallende wateren bevinden, in voorkomend geval met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het milieu. De in artikel 20, lid 1, bedoelde instantie of instanties nemen deel aan de opstelling en uitvoering van die plannen.

2. De in lid 1 bedoelde plannen worden na raadpleging van de betrokkenen opgesteld, op basis van Resoluties A.949(23) en A.950(23) van de IMO, en omvatten ten minste de volgende informatie:

- a) de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen zijn belast;
- b) de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het bieden of weigeren van toegang aan een bijstand behoevend schip tot het gekozen toevluchtsoord;
- c) informatie over de kustlijn van de lidstaten en alle elementen die een voorafgaande beoordeling en een snelle besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip moeten mogelijk maken, inclusief een beschrijving van de milieu-, economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;
- d) de beoordelingsprocedures voor het aan een bijstand behoevend schip bieden of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord;
- e) de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;
- f) procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;
- g) de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid voor de opvang van schepen in toevluchtsoorden.

3. De lidstaten publiceren de naam en contactadressen van de in artikel 20, lid 1, bedoelde instantie of instanties,

alsmede van de voor de ontvangst en behandeling van noodsignalen aangewezen instanties.

De lidstaten verstrekken, op verzoek, de relevante informatie over de plannen aan de aangrenzende lidstaten.

Bij de toepassing van de procedures op basis van de plannen voor de opvang van bijstand behoevende schepen zorgen de lidstaten ervoor dat relevante informatie ter beschikking van de bij de operaties betrokken partijen wordt gesteld.

Indien een lidstaat daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig de eerste en tweede alinea informatie ontvangen een plicht tot vertrouwelijkheid.

4. De lidstaten informeren de Commissie uiterlijk op 30 november 2010 over de maatregelen die zij krachtens dit artikel hebben genomen.

Artikel 20 ter

Beslissing over de opvang van schepen

De instantie of instanties zoals bedoeld in artikel 20, lid 1, beslissen over de aanvaarding van een schip in een toevluchtsoord op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden, verricht op basis van de in artikel 20 bis bedoelde plannen. De instantie of instanties zorgen ervoor dat schepen tot een toevluchtsoord worden toegelaten indien zij van oordeel zijn dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens en het milieu.

Artikel 20 quater

Financiële zekerheden en vergoeding

1. Het ontbreken van een verzekeringscertificaat zoals bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (*) ontheft een lidstaat niet van de voorafgaande beoordeling en beslissing bedoeld in artikel 20 ter en wordt op zich niet als een voldoende reden voor een lidstaat beschouwd om te weigeren een schip op te vangen in een toevluchtsoord.

2. Zonder afbreuk te doen aan lid 1, kan een lidstaat, wanneer hij een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of kapitein van het schip vragen een verzekeringscertificaat over te leggen als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG. Het opvragen van dit certificaat mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een schip dat bijstand behoeft.

*Artikel 20 quinquies***Onderzoek door de Commissie**

De Commissie onderzoekt de in de lidstaten bestaande mechanismen voor de vergoeding van potentiële economische schade van een haven of entiteit als gevolg van een beslissing genomen volgens artikel 20, lid 1. Op basis van dit onderzoek stelt zij verschillende beleidsopties voor en beoordeelt deze. De Commissie brengt bij het Europees Parlement en de Raad uiterlijk 31 december 2011 verslag uit over de resultaten van het onderzoek.

(*) PB L 131 van 28.5.2009, blz. 128.”

12) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

*„Artikel 22 bis***SafeSeaNet**

1. De lidstaten zetten nationale of lokale beheersystemen voor maritieme informatie op ter verwerking van de in deze richtlijn bedoelde informatie.

2. De uit hoofde van lid 1 opgezette systemen moeten het mogelijk maken de verzamelde informatie voor operationele doeleinden te gebruiken en dienen met name te voldoen aan de voorwaarden van artikel 14.

3. Teneinde een goede uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde informatie te garanderen, zorgen de lidstaten ervoor dat de voor de inzameling, verwerking en opslag van de in deze richtlijn bedoelde informatie opgezette nationale of lokale systemen kunnen worden gekoppeld aan SafeSeaNet. De Commissie draagt er zorg voor dat SafeSeaNet 24 uur per dag operationeel is. De beschrijving en grondbeginselen van SafeSeaNet zijn vastgelegd in bijlage III.

4. Onverminderd lid 3 zorgen de lidstaten ervoor wanneer zij samenwerken in het kader van intracommunautaire overeenkomsten of grensoverschrijdende, interregionale of transnationale projecten binnen de Gemeenschap, dat de ontwikkelde informatiesystemen of -netwerken voldoen aan de eisen van deze richtlijn en verenigbaar zijn met en gekoppeld zijn aan SafeSeaNet.”.

13) Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt c) wordt vervangen door:

„c) uitbreiding van de dekking en/of aanpassing van het communautaire monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart, teneinde de identificatie en

monitoring van schepen te verbeteren door rekening te houden met de ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie. Met het oog daarop werken de lidstaten en de Commissie samen bij de invoering, waar nodig, van verplichte scheepsrapportagesystemen, verplichte verkeersbegeleidingsdiensten en passende scheepsrouteringssystemen, die zij ter goedkeuring aan de IMO zullen voorleggen. Voorts werken zij binnen de betrokken regionale of internationale instanties samen aan de ontwikkeling van identificatie- en volgsystemen voor de lange afstand;”;

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

„e) garantie van de interconnectie en interoperabiliteit van de nationale systemen voor het beheer van de in bijlage I bedoelde informatie, en de ontwikkeling en actualisering van SafeSeaNet;”.

14) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

*„Artikel 23 bis***Verwerking en beheer van informatie betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart**

1. De Commissie zorgt, waar nodig, voor de verwerking, het gebruik en de verspreiding onder de door de lidstaten aangewezen instanties van de informatie die uit hoofde van deze richtlijn is verzameld.

2. Waar passend draagt de Commissie bij tot de ontwikkeling en de werking van systemen voor de inzameling en verspreiding van gegevens met betrekking tot de veiligheid van de zeescheepvaart, met name door middel van het Equasis-systeem of een gelijkwaardig systeem met een publiek karakter.”.

15) Artikel 24 wordt vervangen door:

*„Artikel 24***Vertrouwelijkheid van de informatie**

1. De lidstaten nemen overeenkomstig de communautaire of nationale wetgeving de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid van de hen uit hoofde van deze richtlijn toegezonden informatie te garanderen en gebruiken deze informatie uitsluitend overeenkomstig deze richtlijn.

2. De Commissie onderzoekt mogelijke problemen op het gebied van netwerk- en informatiebeveiliging en stelt passende wijzigingen van bijlage III voor om de beveiliging van het netwerk te verbeteren.”.

16) De artikelen 27 en 28 worden vervangen door:

„Artikel 27

Wijzigingen

1. Verwijzingen naar communautaire en IMO-instrumenten in deze richtlijn, de definities in artikel 3 en de bijlagen van deze richtlijn kunnen worden gewijzigd, ten einde ze in overeenstemming te brengen met aangenomen, gewijzigde of in werking getreden bepalingen van communautair of internationaal recht, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van de richtlijn.

Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden volgens de in artikel 28, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing vastgesteld.

2. Bijlagen I, III en IV van deze richtlijn kunnen in het licht van de met deze richtlijn opgedane ervaring worden gewijzigd, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van deze richtlijn.

Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden volgens de in artikel 28, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing vastgesteld.

Artikel 28

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad (*) ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikel 5 bis en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

(*) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.”

17) In deel 4 van bijlage I wordt streepje X vervangen door:

„— X. Diversen:

- kenmerken en geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof voor schepen van meer dan 1 000 t,
- navigatiestatus.”

18) Aan bijlage II, deel I, wordt het volgende punt toegevoegd:

„3. Vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 6 bis voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema:

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter: uiterlijk op 31 mei 2012;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter: uiterlijk op 31 mei 2013;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter: uiterlijk op 31 mei 2014.

Pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht, als bedoeld in artikel 6 bis, voldoen met ingang van 30 november 2010.”.

19) Bijlage III wordt vervangen door de tekst zoals in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 30 november 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van de tekst van deze bepalingen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, 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 belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

*Artikel 4***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE

„BIJLAGE III

ELEKTRONISCHE BERICHTEN EN SAFESEANET

1. Algemene opzet en architectuur

Het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie SafeSeaNet, dient voor ontvangst, opslag, opening en uitwisseling van informatie ten behoeve van de maritieme veiligheid, de veiligheid in de haven en op zee, de bescherming van het mariene milieu, en de efficiëntie in het scheepsverkeer en het zeevervoer.

SafeSeaNet is een gespecialiseerd systeem dat is opgezet om de uitwisseling van informatie in elektronisch formaat tussen de lidstaten te vergemakkelijken en om de Commissie in overeenstemming met de Gemeenschapswetgeving relevante informatie te bezorgen. Het bestaat uit een netwerk van de nationale SafeSeaNet-systemen die in de lidstaten zijn geplaatst en een centraal SafeSeaNet systeem dat als knooppunt fungeert.

Het SafeSeaNet-netwerk verbindt alle nationale SafeSeaNet-systemen en omvat het centrale SafeSeaNet-systeem.

2. Beheer, bediening, ontwikkeling en onderhoud van SafeSeaNet

2.1. Taken

2.1.1. Nationale SafeSeaNet-systemen

De lidstaten dienen een nationaal SafeSeaNet-systeem op te zetten en te onderhouden waarmee maritieme informatie wordt uitgewisseld tussen gemachtigde gebruikers, onder de verantwoording van een nationale bevoegde autoriteit (NCA).

De NCA is verantwoordelijk voor het beheer van het nationale systeem, met inbegrip van de nationale coördinatie van de gebruikers respectievelijk verstrekkers van de gegevens, zorgen ervoor dat UN LOCODES worden aangegeven en dat de nodige nationale IT-infrastructuur en de procedures zoals beschreven in het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document” worden aangelegd en onderhouden.

Het nationale SafeSeaNet maakt de verbinding mogelijk van de onder de verantwoordelijkheid van de NCA gemachtigde gebruikers en kan voor geïdentificeerde scheepvaartactoren worden opengesteld (scheepseigenaren, agenten, kapiteins, verladers e.a.), indien zij daartoe door de NCA worden gemachtigd, met name om de elektronische indiening van verslagen overeenkomstig het Gemeenschapsrecht te vergemakkelijken.

2.1.2. Het centrale SafeSeaNet-systeem

De Commissie is, in samenwerking met de lidstaten, verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling op beleidsniveau van het centrale SafeSeaNet-systeem, alsmede voor het toezicht op het SafeSeaNet-systeem, terwijl het agentschap, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, in samenwerking met de lidstaten en de Commissie, verantwoordelijk is voor de technische tenuitvoerlegging ervan.

Het centrale SafeSeaNet fungeert als een knooppunt, verbindt alle nationale SafeSeaNet-systemen en richt de noodzakelijke IT-infrastructuur en procedures op, zoals beschreven in het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document”.

2.2. Regels voor het beheer

De Commissie wijst een stuurgroep op hoog niveau aan die zijn eigen reglement opstelt, is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en van de Commissie en die dient om:

- aanbevelingen te doen met het oog op verbetering van de effectiviteit en de beveiliging van SafeSeaNet,
- passende begeleiding te bieden bij de ontwikkeling van SafeSeaNet,
- de Commissie bij te staan bij de evaluatie van de capaciteit van SafeSeaNet,
- het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document” en de toekomstige wijzigingen ervan goed te keuren.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

2.3. *Het „Interface and Functionalities Control Document” en de technische documentatie bij SafeSeaNet*

De Commissie ontwikkelt en onderhoudt, in nauwe samenwerking met de lidstaten, een „Interface and Functionalities Control Document” (IFCD).

Het IFCD bevat een beschrijving van de capaciteitsvereisten, en de procedures die gelden voor de nationale en centrale onderdelen van SafeSeaNet die bedoeld zijn om te zorgen voor de naleving van de desbetreffende communautaire wetgeving.

Het IFCD bevat regels voor:

- gebruikerstoegang, richtsnoeren voor kwaliteitsbeheer voor de gegevens;
- veiligheidsvoorschriften voor datadoorgifte en -uitwisseling, alsmede
- de archivering van informatie op nationaal en centraal niveau.

Het IFCD geeft de middelen weer voor opslag en beschikbaarheid van informatie over gevaarlijke of verontreinigende stoffen met betrekking tot geregelde diensten waarvoor overeenkomstig artikel 15 een uitzondering is toegestaan.

Technische documentatie in verband met SafeSeaNet, zoals normen voor het formaat voor gegevensuitwisseling, gebruikshandleidingen en voorschriften voor beveiliging van het netwerk, wordt ontwikkeld en bijgehouden door het Agentschap, in samenwerking met de lidstaten.

3. **Gegevensuitwisseling via SafeSeaNet**

Het systeem gebruikt de normen uit de industrie en is compatibel met openbare en particuliere systemen die voor het genereren, verschaffen of ontvangen van informatie binnen het SafeSeaNet-systeem worden gebruikt.

De Commissie en de lidstaten werken samen om de haalbaarheid en de ontwikkeling te bestuderen van functies die het mogelijk moeten maken dat degenen die gegevens aanleveren, waaronder kapiteins, reders, agenten, exploitanten, verladers en betrokken autoriteiten hun informatie slechts eenmaal hoeven in te voeren. De lidstaten zorgen ervoor dat de ingevoerde informatie beschikbaar is voor gebruik in alle betrokken rapportage-, meldings- en VTMISS-systemen.

Elektronische boodschappen die overeenkomstig deze richtlijn en de desbetreffende gemeenschapswetgeving worden uitgewisseld, worden via SafeSeaNet verstuurd. Hiertoe dienen de lidstaten de nodige verbindingen aan te leggen en te onderhouden voor de automatische doorgifte van data langs elektronische weg naar SafeSeaNet.

Wanneer internationaal vastgestelde regels de routing toelaten van LRIT-informatie met betrekking tot schepen van derde landen, worden SafeSeaNet-netwerken gebruikt voor verspreiding van de overeenkomstig artikel 6 ter van deze richtlijn ontvangen LRIT-informatie onder de lidstaten die een passend beveiligingsniveau hebben.

4. **Beveiliging en toegangsrechten**

De centrale en nationale SafeSeaNet-systemen moeten voldoen aan de vereisten van deze richtlijn wat betreft de vertrouwelijkheid van informatie en de beveiligingsbeginselen en specificaties zoals omschreven in het IFCD, met name wat toegangsrechten betreft.

De lidstaten leggen de identiteit vast van alle gebruikers aan wie overeenkomstig het IFCD een rol en een reeks toegangsrechten zijn toegewezen.”

RICHTLIJN 2009/18/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 23 april 2009****tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het zeevervoer in Europa dient een hoog veiligheidsniveau behouden te blijven en al het mogelijke moet worden gedaan om het aantal ongevallen en incidenten op zee te verminderen.
- (2) Een spoedige uitvoering van het technische onderzoek naar ongevallen op zee bevordert de maritieme veiligheid doordat het herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, helpt voorkomen.

(3) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie van 21 april 2004 over de verbetering van de veiligheid op zee ⁽⁴⁾ bij de Commissie erop aangedrongen een voorstel in te dienen voor een richtlijn inzake het onderzoek naar scheepvaartongevallen.

(4) Artikel 2 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982 (hierna „UNCLOS”) geeft een kuststaat het recht onderzoek te doen naar de oorzaak van elk ongeval op zee binnen diens territoriale zeeën met potentiële risico's voor mensenlevens of het milieu, waarbij de opsporings- en reddingsautoriteiten van de kuststaat worden betrokken of dat andere gevolgen voor de kuststaat heeft.

(5) Artikel 94 van UNCLOS bepaalt dat de vlaggenstaat door of ten overstaan van een naar behoren bevoegd persoon of naar behoren bevoegde personen een onderzoek laat instellen naar bepaalde ongevallen of -incidenten in verband met de navigatie op volle zee.

(6) Reglement I/21 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (hierna „SOLAS 74”), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 bepalen dat de vlaggenstaten verantwoordelijk zijn voor het instellen van een onderzoek bij ongevallen en het doorgeven van de relevante bevindingen aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

(7) De aan Resolutie A.996(25) van de algemene vergadering van de IMO van 29 november 2007 gehechte code voor de tenuitvoerlegging van bindende IMO-instrumenten herinnert de vlaggenstaten aan hun verplichting ervoor te zorgen dat het onderzoek naar de veiligheid op zee wordt uitgevoerd door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee. Deze code verplicht de vlaggenstaten voorts voorbereidingen te treffen om gekwalificeerde onderzoekers voor dat doel beschikbaar te stellen, ongeacht de plaats van het ongeval of incident.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 30.3.2008, blz. 546), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 23), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009, wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB C 104 E van 30.4.2004, blz. 730.

- (8) Er dient rekening te worden gehouden met de aan resolutie A.849(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 gehechte code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee (hierna „IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”), die voorziet in een gemeenschappelijke aanpak voor het veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en in samenwerking tussen de staten bij de opsporing van factoren die tot ongevallen en incidenten op zee leiden. Tevens dient rekening te worden gehouden met Resolutie A.861(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO van 17 mei 2004, die in een definitie van reisgegevensrecorder voorzien.
- (9) Zeelieden worden erkend als een speciale categorie van werknemers en, gezien de mondiale aard van de scheepvaartsector en de verschillende jurisdicties waarmee zij geconfronteerd kunnen worden, hebben zij nood aan een bijzondere bescherming, met name wat contacten met overheden betreft. In het belang van een grotere maritieme veiligheid dienen zeelieden te kunnen rekenen op een billijke behandeling bij een ongeval op zee. Hun mensenrechten en hun menselijke waardigheid dienen steeds te worden in acht genomen en alle veiligheidsonderzoeken moeten op een eerlijke en prompte manier worden gevoerd. Het is in dit opzicht dat lidstaten overeenkomstig hun nationaal recht met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee nader rekening moeten houden.
- (10) Lidstaten dienen in het kader van hun rechtsstelsel getuigenverklaringen naar aanleiding van een ongeval te beschermen en te verhinderen dat zij voor andere doeleinden dan veiligheidsonderzoek worden gebruikt, teneinde te vermijden dat getuigen wegens hun medewerking aan veiligheidsonderzoeken door discriminerende of vergeldingsmaatregelen worden getroffen.
- (11) Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-roverboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁽¹⁾ verplicht de lidstaten ertoe om in het kader van hun respectieve nationale rechtsstelsels een wettelijke regeling vast te stellen, op grond waarvan zij en iedere andere lidstaat die een aanzienlijk belang heeft, kunnen deelnemen of meewerken aan een onderzoek naar een ongeval of incident op zee waarbij ro-roverboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen betrokken zijn dan wel, indien de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee zulks bepaalt, een dergelijk onderzoek kunnen instellen.
- (12) 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⁽²⁾ verplicht de lidstaten ertoe te voldoen aan de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en ervoor te zorgen dat de bevindingen van het onderzoek zo spoedig mogelijk na de sluiting ervan worden bekendgemaakt.
- (13) Het is van het allergrootste belang dat het veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten met zeeschepen, dan wel met andere schepen in havens of andere beperkte maritieme zones, op onpartijdige wijze wordt verricht, opdat de omstandigheden en oorzaken van zulke ongevallen of incidenten effectief kunnen worden vastgesteld. Dit onderzoek dient dan ook te worden verricht door gekwalificeerde onderzoekers onder toezicht van een onafhankelijke, met de nodige bevoegdheden toegeruste instantie of entiteit, teneinde belangenconflicten te vermijden.
- (14) De lidstaten dienen, in overeenstemming met hun wetgeving inzake de bevoegdheden van de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten en, waar nodig, in samenwerking met die autoriteiten, ervoor te zorgen dat de voor het technische onderzoek verantwoordelijke personen hun taak onder de best mogelijke voorwaarden kunnen verrichten.
- (15) Deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁽³⁾.
- (16) De lidstaten dienen te verzekeren dat hun rechtsstelsel de mogelijkheid biedt dat zichzelf en alle andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, aan een onderzoek naar ongevallen deelnemen op basis van de bepalingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, daaraan hun medewerking verlenen of daaraan leiding geven.
- (17) In beginsel wordt naar elk ongeval of incident op zee slechts één onderzoek verricht door een lidstaat of door een voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met andere staten die een aanzienlijk belang hebben. In uitzonderlijke, met redenen omklede gevallen waarin twee of meer lidstaten zijn betrokken ingevolge de vlag van het betrokken schip, de plaats van het ongeval of de nationaliteit van de slachtoffers, kunnen parallelle onderzoeken worden verricht.
- (18) In onderlinge overeenstemming mag een lidstaat de leiding van een veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee (hierna „veiligheidsonderzoek”) of specifieke taken die daarvan deel uitmaken, aan een andere lidstaat delegeren.

⁽¹⁾ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

⁽³⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

- (19) De lidstaten dienen al het mogelijke te doen om geen kosten in rekening te brengen voor bijstand die wordt gevraagd in het kader van een veiligheidsonderzoek waarbij twee of meer lidstaten zijn betrokken. Indien een lidstaat die niet bij het veiligheidsonderzoek is betrokken, om bijstand wordt verzocht, maken de lidstaten afspraken over de vergoeding van de kosten.
- (20) Krachtens Reglement V/20 van SOLAS 74 dienen passagiersschepen en andere schepen dan passagiersschepen van 3 000 brutoregisterton en meer die op of na 1 juli 2002 zijn gebouwd, te worden uitgerust met een reisgegevensrecorder (hierna „VDR”) teneinde het onderzoek na een ongeval te vergemakkelijken. In verband met het belang daarvan in het kader van de ontwikkeling van een beleid ter voorkoming van ongevallen op zee moet systematisch worden geëist dat schepen die op nationale en internationale reizen havens in de Gemeenschap aandoen, dergelijke apparatuur aan boord hebben.
- (21) De door de reisgegevensrecorder en andere elektronische instrumenten verstrekte gegevens kunnen zowel retrospectief worden gebruikt, om na een ongeval of incident op zee de oorzaken daarvan te achterhalen, als preventief, om inzicht te verwerven in de omstandigheden die tot dergelijke gebeurtenissen leiden. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat dergelijke gegevens, voor zover beschikbaar, op passende wijze worden gebruikt voor beide doeleinden.
- (22) Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ bepaalt dat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (hierna het „agentschap”) met de lidstaten samenwerkt teneinde technische oplossingen uit te werken en technische bijstand te verlenen in verband met de toepassing van de communautaire wetgeving. Op het gebied van het onderzoek naar ongevallen heeft het agentschap de specifieke taak om de samenwerking te vergemakkelijken tussen de lidstaten en de Commissie bij het ontwerpen — rekening houdend met de verschillende rechtstelsels van de lidstaten — van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoeken van ongevallen op zee overeenkomstig internationaal aanvaarde beginselen.
- (23) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 bevordert het agentschap de samenwerking bij de ondersteuning door de lidstaten bij activiteiten in het kader van onderzoeken en bij de analyse van bestaande onderzoeksrapporten inzake ongevallen.
- (24) Eventuele relevante lessen getrokken uit veiligheidsonderzoeken moeten worden betrokken in de ontwikkeling of wijziging van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.
- (25) De lidstaten en de Gemeenschap dienen op passende wijze rekening te houden met de veiligheidsaanbevelingen die naar aanleiding van een veiligheidsonderzoek worden gedaan.
- (26) Aangezien het technische veiligheidsonderzoek ten doel heeft ongevallen en incidenten op zee te voorkomen, dienen de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen in geen geval te worden gebruikt om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden.
- (27) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de verbetering van de maritieme veiligheid in de Gemeenschap en het daarmee voorkomen van toekomstige ongevallen op zee, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang en de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (28) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽²⁾.
- (29) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven deze richtlijn te wijzigen om latere wijzigingen van daarmee verband houdende internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties toe te passen en om de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoeken van ongevallen en incidenten op zee vast te stellen of te wijzigen. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (30) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel akkoord „Beter wetgeven” ⁽³⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

1. Deze richtlijn heeft ten doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige ongevallen op zee te verminderen door:

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽³⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

- a) een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van ongevallen en incidenten op zee te bevorderen, teneinde de oorzaken ervan vast te stellen, en
- b) ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan.

2. Het onderzoek uit hoofde van deze richtlijn dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag. De lidstaten zorgen er evenwel voor dat de onderzoeksinstantie of -entiteit (hierna „onderzoeksinstantie”) niet nalaat om de oorzaken van een ongeval of incident op zee onverkort te rapporteren omdat uit haar bevindingen conclusies in verband met schuld of aansprakelijkheid kunnen worden getrokken.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op ongevallen en incidenten op zee:

- a) waarbij schepen zijn betrokken die onder de vlag van een van de lidstaten varen;
- b) die zich voordoen in de territoriale zee en de binnenwateren van de lidstaten, als omschreven in UNCLOS, of
- c) die andere aanzienlijke belangen van de lidstaten raken.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op ongevallen en incidenten op zee waarbij uitsluitend zijn betrokken:

- a) oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een lidstaat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- b) schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en -vaartuigen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;
- c) binnenvaartschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;
- d) vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter;
- e) vaste booreilanden.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- 1) Onder „IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee” (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) wordt verstaan: de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en in-

cidenten op zee, die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO.

- 2) De volgende begrippen worden gebezigd overeenkomstig de in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gegeven definities:

- a) „ongeval op zee”,
- b) „zeer ernstig ongeval”,
- c) „incident op zee”,
- d) „veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee”,
- e) „de voor het onderzoek verantwoordelijke staat”,
- f) „staat die een aanzienlijk belang heeft”.

- 3) Het begrip „ernstig ongeval” wordt gebezigd overeenkomstig de bijgewerkte definitie van Circulaire MSC-MEPC.3/Circ.3 van de maritieme veiligheidscommissie en van de commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO van 18 december 2008.

- 4) Onder „IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee” (IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident) wordt verstaan: de richtsnoeren in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006.

- 5) De begrippen „roroveerboot” en „hogesnelheidspassagiersvaartuig” worden gebezigd overeenkomstig de definities van artikel 2 van Richtlijn 1999/35/EG.

- 6) „Reisgegevensrecorder” (VDR) wordt gebezigd overeenkomstig de definitie van Resolutie A.861(20) van de algemene vergadering van de IMO en Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO.

- 7) Onder „veiligheidsaanbeveling” wordt verstaan een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle:

- a) hetzij van de onderzoeksinstantie van de staat die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,
- b) van de Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

Artikel 4

Status van een veiligheidsonderzoek

1. De lidstaten stellen overeenkomstig hun rechtsstelsel de juridische status van het onderzoek zo vast dat het veiligheidsonderzoek zo doeltreffend en zo snel mogelijk kan worden verricht.

In overeenstemming met hun wetgeving en, in voorkomend geval, door samenwerking met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het gerechtelijk onderzoek, zorgen de lidstaten ervoor dat veiligheidsonderzoeken:

- a) onafhankelijk van strafrechtelijke of andere parallelle onderzoeken ter bepaling van de aansprakelijkheid of de beantwoording van de schuldvraag worden verricht, en
- b) niet als gevolg van dergelijke onderzoeken onrechtmatig worden belet, opgeschort of vertraagd.

2. De door de lidstaten vast te stellen voorschriften bevatten, overeenkomstig het in artikel 10 bedoelde raamwerk voor permanente samenwerking, bepalingen die voorzien in de mogelijkheid van:

- a) samenwerking en wederzijdse bijstand bij een door een andere lidstaat geleid veiligheidsonderzoek of delegatie van de leiding van een dergelijk onderzoek aan een andere lidstaat overeenkomstig artikel 7, en
- b) coördinatie van de activiteiten van hun respectieve onderzoeksinstanties, voor zover dit noodzakelijk is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken.

Artikel 5

Onderzoeksverplichting

1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de in artikel 8 bedoelde onderzoeksinstantie een veiligheidsonderzoek instelt na een zeer ernstig ongeval op zee:

- a) waarbij een onder zijn vlag varend schip is betrokken, ongeacht de plaats van het ongeval;
- b) in zijn territoriale zee of binnenwateren als omschreven in UNCLOS, ongeacht de vlag van het schip of de schepen die bij het ongeval zijn betrokken, of
- c) waarbij de lidstaat een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het ongeval of de vlag van het betrokken schip of de betrokken schepen.

2. Daarnaast verricht de onderzoeksinstantie, in het geval van een ernstig ongeval, een voorafgaande beoordeling om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten. Wanneer de onderzoeksinstantie besluit om geen veiligheidson-

derzoek te verrichten, worden de redenen voor dit besluit genoteerd en kenbaar gemaakt overeenkomstig artikel 17, lid 3.

In het geval van een ander ongeval of incident op zee besluit de onderzoeksinstantie of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

Bij de besluiten bedoeld in de eerste en tweede alinea, houdt de onderzoeksinstantie rekening met de ernst van het ongeval of incident op zee, het betrokken type vaartuig en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige ongevallen en incidenten.

3. De omvang en de praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken worden vastgesteld door de onderzoeksinstantie van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met de overeenkomstige instanties van de andere staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die zij het meest geschikt acht om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken en om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen.

4. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door de onderzoeksinstantie de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), van Verordening (EG) nr. 1406/2002 is ontwikkeld. Onderzoekers mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken. Tot vaststelling of aanpassing van de methodologie voor de toepassing van deze richtlijn wordt door de Commissie besloten, rekening houdend met eventuele relevante lessen getrokken uit veiligheidsonderzoeken.

Deze maatregel die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

5. Het veiligheidsonderzoek wordt zo spoedig mogelijk na een ongeval of incident op zee en in ieder geval uiterlijk twee maanden na het voorvallen ervan ingeleid.

Artikel 6

Rapportageverplichting

De lidstaten nemen in hun rechtsstelsels de verplichting op dat hun onderzoeksinstantie door de verantwoordelijke autoriteiten en/of de betrokken partijen onverwijld in kennis wordt gesteld van elk onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallend ongeval of incident.

Artikel 7

Leiding van en deelname in het veiligheidsonderzoek

1. In beginsel wordt naar elk ongeval of incident op zee slechts één onderzoek verricht door een lidstaat of door een voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer lidstaten zijn betrokken, werken de betrokken lidstaten derhalve samen ten einde spoedig overeen te komen welke voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat is. Zij stellen alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben andere staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de lidstaat die het veiligheidsonderzoek voert. Zij hebben er tevens recht op dat hun standpunt in overweging wordt genomen door de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat.

Het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde ongeval of incident op zee wordt strikt beperkt tot uitzonderlijke gevallen. In deze gevallen melden lidstaten de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Commissie. Lidstaten die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten, werken met elkaar samen. In het bijzonder wisselen de betrokken onderzoeksinstanties alle relevante informatie vergaard in de loop van hun respectieve onderzoeken uit, met name om, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.

Lidstaten nemen geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onder het toepassingsgebied van deze richtlijn valt, onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

2. Onverminderd lid 1, blijft iedere lidstaat verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welk de voor het onderzoek verantwoordelijke staat is.

3. Onverminderd zijn verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn en van het internationale recht mag een lidstaat in onderling overleg de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk onderzoek, per geval aan een andere lidstaat delegeren.

4. Wanneer een roerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een ongeval of incident op zee, wordt de veiligheidsonderzoeksprocedure ingeleid door de lidstaat in wiens territoriale of interne wateren als gedefinieerd in UNCLOS het ongeval of incident heeft plaatsgevonden of, indien het in andere wateren heeft plaatsgevonden, door de laatste lidstaat die door die roerboot of dat vaartuig is bezocht. Die staat blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welk de voor het onderzoek verantwoordelijke staat is.

Artikel 8

Onderzoeksinstanties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt, en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee.

Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, is de onderzoeksinstantie wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht.

Door land omsloten lidstaten die niet beschikken over schepen of vaartuigen die hun vlag voeren, wijzen een onafhankelijke instantie aan voor samenwerking bij het onderzoek ingevolge artikel 5, lid 1, onder c).

2. De onderzoeksinstantie zorgt ervoor dat individuele onderzoekers over de nodige operationele kennis en praktische ervaring beschikken op de gebieden die onder hun normale onderzoeksbevoegdheden vallen. Bovendien zorgt de onderzoeksinstantie ervoor dat specifieke deskundigheid op korte termijn beschikbaar is, mocht deze noodzakelijk blijken.

3. De aan de onderzoeksinstantie toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot maritieme veiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.

4. De lidstaten zorgen er in het kader van hun respectieve rechtsstelsels voor dat de onderzoekers van hun eigen onderzoeksinstantie of van een andere onderzoeksinstantie waaraan zij de onderzoekstaak hebben gedelegeerd, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, in het bezit worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en daartoe:

- a) vrije toegang krijgen tot de relevante gebieden of de plaats van het ongeval, alsmede tot elk schip, wrak of andere constructie, met inbegrip van lading, uitrusting en wrakstukken;
- b) een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal mogen maken en tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse mogen overgaan;
- c) de onder b) bedoelde voorwerpen mogen laten onderzoeken of analyseren en vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;

- d) alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, met betrekking tot een schip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid vrij mogen inzien, kopiëren en gebruiken;
- e) vrije toegang krijgen tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;
- f) de resultaten mogen eisen van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen en daartoe vrije toegang krijgen;
- g) getuigen mogen horen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren;
- h) toegang krijgen tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in de betrokken lidstaat zijn gevestigd;
- i) een beroep kunnen doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten in de respectieve staten, waaronder inspecteurs van de vlaggenstaat en de havenstaat, personeel van de kustwacht, operators van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, opsporings- en reddingsbrigades, loodsen en ander personeel van haven- of scheepvaartdiensten.

5. De onderzoeksinstantie krijgt de bevoegdheid onmiddellijk re reageren wanneer zij in kennis wordt gesteld van een ongeval, ongeacht de fase ervan, en krijgt voldoende middelen om haar taken in onafhankelijkheid te verrichten. Haar onderzoekers genieten een status die hun de nodige garanties van onafhankelijkheid biedt.

6. De onderzoeksinstantie mag haar taken uit hoofde van deze richtlijn combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan ongevallen op zee, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Artikel 9

Vertrouwelijkheid

Onverminderd Richtlijn 95/46/EG zorgen de lidstaten er in het kader van hun rechtsstelsel voor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de bevoegde instantie van de lidstaat in kwestie bepaalt dat er met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

- a) alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de onderzoeksinstantie in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;

- b) documenten die de identiteit onthullen van personen die in de kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;
- c) informatie betreffende bij het ongeval of incident op zee betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

Artikel 10

Raamwerk voor permanente samenwerking

1. De lidstaten creëren in nauwe samenwerking met de Commissie een raamwerk voor permanente samenwerking dat hun respectieve onderzoeksinstanties in staat stelt onderling samen te werken, in de mate die noodzakelijk is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.

2. Het reglement van orde van het raamwerk voor permanente samenwerking en de daarvoor noodzakelijke organisatorische regelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure.

3. Binnen het raamwerk voor permanente samenwerking maken de onderzoeksinstanties in de lidstaten in het bijzonder afspraken over de beste wijze van samenwerking met het oog op:

- a) het mogelijk maken van het gedeelde gebruik door de onderzoeksinstanties van installaties, voorzieningen en apparatuur voor technisch onderzoek van wrakgoed en scheepsapparatuur en andere voorwerpen die voor het veiligheidsonderzoek van belang zijn, met inbegrip van het uitlezen en analyseren van de gegevens van de VDR en andere elektronische instrumenten;
- b) het bieden van onderlinge ondersteuning in de vorm van technische samenwerking of deskundigheid die nodig is om specifieke taken te verrichten;
- c) het vergaren en delen van informatie die relevant is voor het analyseren van ongevalgegevens en het opstellen van passende veiligheidsaanbevelingen in Gemeenschapsverband;
- d) het opstellen van gemeenschappelijke beginselen voor het opvolgen van de veiligheidsaanbevelingen en voor de aanpassing van onderzoeksmethoden aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang;
- e) het passend beheren van de in artikel 16 bedoelde vroegtijdige waarschuwingen;
- f) het opstellen van vertrouwelijkheidsvoorschriften voor het delen, onder eerbiediging van de nationale voorschriften, van getuigenissen en voor de verwerking van gegevens en andere documenten bedoeld in artikel 9, mede in de betrekkingen met derde landen;
- g) het organiseren, waar nodig, van relevante opleidingsactiviteiten voor individuele onderzoekers;

- h) het bevorderen van de samenwerking met onderzoeksinstanties van derde landen en met de internationale onderzoeksinstanties die belast zijn met het onderzoek naar ongevallen op zee op terreinen die onder deze richtlijn vallen;
- i) het verstrekken van alle dienstige informatie aan veiligheidsonderzoeksinstanties die onderzoek verrichten.

Artikel 11

Kosten

1. Wanneer twee of meer lidstaten bij een veiligheidsonderzoek zijn betrokken, worden de kosten van de respectieve activiteiten niet in rekening gebracht.
2. Indien een lidstaat die niet bij het veiligheidsonderzoek is betrokken om bijstand wordt verzocht, maken de lidstaten afspraken over de vergoeding van de kosten.

Artikel 12

Samenwerking met derde landen die een aanzienlijk belang hebben

1. De lidstaten werken bij het veiligheidsonderzoek zoveel mogelijk samen met derde landen die een aanzienlijk belang hebben.
2. In onderling overleg wordt het derde landen die een aanzienlijk belang hebben, toegestaan onder de voorwaarden van deze richtlijn deel te nemen aan een door een lidstaat geleid veiligheidsonderzoek, ongeacht het stadium van het onderzoek.
3. De medewerking van een lidstaat aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, laat de uit deze richtlijn voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken onverlet. Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt waarbij één of meer lidstaten zijn betrokken, kunnen de lidstaten besluiten om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee wordt verricht.

Artikel 13

Bewaring van bewijsmateriaal

De lidstaten treffen maatregelen teneinde ervoor te zorgen dat de partijen die zijn betrokken bij onder deze richtlijn vallende ongevallen en incidenten, al het mogelijke doen om te bereiken:

- a) dat alle informatie afkomstig van kaarten, scheepsjournalen, elektronische en magnetische registraties en videobanden, met inbegrip van de gegevens van VDR's en andere elektronische instrumenten, die betrekking hebben op de periode voor, tijdens en na het ongeval, bewaard blijft;
- b) dat dergelijke informatie niet wordt overschreven of gewijzigd;

- c) dat storing van andere apparatuur die redelijkerwijs van belang mag worden geacht voor het veiligheidsonderzoek naar het ongeval, wordt voorkomen;
- d) dat alle bewijsmateriaal snel ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wordt verzameld en bewaard.

Artikel 14

Ongevallenrapporten

1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze richtlijn wordt verricht, wordt in de door de bevoegde onderzoeksinstantie bepaalde vorm en overeenkomstig de desbetreffende delen van bijlage I een rapport opgesteld en gepubliceerd.

De onderzoeksinstanties kunnen besluiten dat over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig, of in voorkomend geval, een ernstig, ongeval op zee en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige ongevallen of incidenten, een vereenvoudigd rapport wordt gepubliceerd.

2. De onderzoeksinstanties doen al het mogelijke om het in lid 1 bedoelde rapport, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele mogelijke aanbevelingen, binnen 12 maanden vanaf de dag van het ongeval voor het publiek beschikbaar te maken, en met name aan de maritieme sector. Indien het niet mogelijk is het eindrapport binnen die termijn te voltooien, wordt binnen 12 maanden na de dag van het ongeval een tussentijds rapport gepubliceerd.

3. De onderzoeksinstantie van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat, zendt de Commissie een exemplaar toe van het eindrapport, het vereenvoudigde rapport of het tussentijdse rapport. Zij houdt rekening met de eventuele technische opmerkingen van de Commissie over eindrapporten, los van de bevindingen ter gronde, ter verbetering van de kwaliteit van het rapport op de wijze die het meest geschikt is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.

Artikel 15

Veiligheidsaanbevelingen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat met de veiligheidsaanbevelingen van de onderzoeksinstanties op passende wijze rekening wordt gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn en dat er, waar nodig, een passend gevolg aan wordt gegeven overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en het internationaal recht.
2. De onderzoeksinstanties en de Commissie doen, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.
3. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een ongeval bepaald of de schuldvraag beantwoord.

*Artikel 16***Systeem voor vroegtijdige waarschuwing**

Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt de onderzoeksinstantie van een lidstaat ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek de Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op Gemeenschapsniveau dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe ongevallen te voorkomen.

De Commissie laat, indien noodzakelijk, een waarschuwingsbericht uitgaan naar de verantwoordelijke autoriteiten van alle overige lidstaten, de scheepvaartsector en alle overige betrokken partijen.

*Artikel 17***Europese databank voor ongevallen op zee**

1. Gegevens over ongevallen en incidenten op zee worden opgeslagen en geanalyseerd met behulp van een Europese elektronische databank die door de Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP).

2. De lidstaten delen de Commissie mede welke autoriteiten toegang zullen krijgen tot de databank.

3. De onderzoeksinstanties van de lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van ongevallen en incidenten op zee in de in bijlage II beschreven vorm. Zij verstrekken de Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

4. De Commissie en de lidstaten stellen een regeling op voor de gegevensbank en een methode voor de kennisgeving van gegevens binnen de passende termijnen.

*Artikel 18***Billijke behandeling van zeelieden**

Overeenkomstig hun nationale wetgeving houden de lidstaten in het geval van een maritiem ongeval in de onder hun jurisdictie vallende wateren rekening met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

*Artikel 19***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

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

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

*Artikel 20***Wijzigingsbevoegdheden**

De Commissie kan de definities van deze richtlijn en de verwijzingen naar Gemeenschapsbesluiten en IMO-instrumenten aanpassen teneinde deze in overeenstemming te brengen met maatregelen van de Gemeenschap of de IMO die in werking zijn getreden, zulks met inachtneming van de door deze richtlijn gestelde grenzen.

Deze maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 19, lid 3.

De Commissie kan tevens overeenkomstig dezelfde procedure ook de bijlagen wijzigen.

De wijzigingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee kunnen overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 buiten het toepassingsgebied van de onderhavige richtlijn worden gehouden.

*Artikel 21***Aanvullende maatregelen**

Geen enkele bepaling van deze richtlijn belet een lidstaat aanvullende maatregelen te treffen ter zake van veiligheid op zee die niet onder deze richtlijn vallen, voor zover zij niet strijdig zijn met deze richtlijn, het bereiken van het doel ervan niet op enigerlei wijze belemmeren of de verwezenlijking van de doelstelling ervan niet in gevaar brengen.

*Artikel 22***Sancties**

De lidstaten stellen de regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de krachtens deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat zij worden toegepast. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

*Artikel 23***Verslag over de uitvoering**

Om de vijf jaar dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en naleving van deze richtlijn, en stelt indien nodig, in het licht van de aanbevelingen van dit verslag, verdere maatregelen voor.

*Artikel 24***Wijzigingen van bestaande bepalingen**

1. Artikel 12 van Richtlijn 1999/35/EG wordt geschrapt.
2. Artikel 11 van Richtlijn 2002/59/EG wordt geschrapt.

*Artikel 25***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 17 juni 2011. aan deze richtlijn te voldoen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die 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 mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 26***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 27***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE I

Inhoud van het rapport over het veiligheidsonderzoek**Voorwoord**

In dit deel dient de exclusieve doelstelling van het veiligheidsonderzoek te worden omschreven. Voorts dient te worden vermeld dat een veiligheidsaanbeveling in geen geval een vermoeden van aansprakelijkheid of schuld schept en dat het rapport qua vorm en inhoud niet is opgesteld met het oog op gebruik in gerechtelijke procedures.

(In het rapport mag niet worden verwezen naar getuigenverklaringen en de in het rapport genoemde personen mogen niet in verband worden gebracht met de getuigen die in de loop van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord.)

1. SAMENVATTING

In dit deel dient een beschrijving te worden gegeven van de elementaire feiten omtrent het ongeval of het incident op zee: wat is er gebeurd, wanneer, waar en hoe is het gebeurd; het geeft ook aan of er dodelijke slachtoffers en gewonden zijn en of er schade aan het schip, de lading, derden en het milieu is als gevolg van het ongeval of incident.

2. FEITELIJKE INFORMATIE

Dit deel moet uit verschillende onderdelen bestaan, waarin voldoende informatie wordt gegeven die volgens de onderzoeksinstantie vaststaat, als basis voor de analyse kan dienen en kan bijdragen tot een beter begrip.

Dit deel omvat met name de volgende informatie:

2.1. Scheepsgegevens

scheepsvlag/register;

identificatiegegevens van het schip;

belangrijkste kenmerken van het schip;

eigenaar en exploitant;

constructiegegevens;

minimale bemanningssterkte;

toegestane lading.

2.2. Reisgegevens

aanloophavens;

type reis;

vrachtgegevens;

bemanning.

2.3. Informatie over het ongeval of incident op zee

aard van het ongeval of incident op zee;

datum en tijdstip;

positie en plaats van het ongeval of incident op zee;

externe en interne omstandigheden;

scheepsexploitatie en reissegment;

plaats aan boord;

gegevens betreffende menselijke factoren;

gevolgen (voor mensen, schip, lading, milieu enz.).

2.4. Rol en noodmaatregelen van de kustautoriteiten

betrokken personen;

ingezette middelen;

reactiesnelheid;
getroffen maatregelen;
bereikte resultaten.

3. **BESCHRIJVING**

In dit deel wordt het ongeval of incident op zee gereconstrueerd aan de hand van een opeenvolging van gebeurtenissen in chronologische volgorde voor, tijdens en na het ongeval of incident op zee, en de rol van alle (f)actoren (d.w.z. personen, materialen, omgeving, apparatuur of externe factoren). De periode die door deze beschrijving moet worden bestreken, is afhankelijk van de tijdsperiode waarin de specifieke gebeurtenissen van het ongeval zich hebben voorgedaan die rechtstreeks tot het ongeval of incident op zee hebben bijgedragen. Dit deel omvat tevens alle relevante bijzonderheden van het verrichte veiligheidsonderzoek, met inbegrip van de resultaten van onderzoeken of tests.

4. **ANALYSE**

Dit deel bestaat uit verschillende onderdelen waarin een analyse wordt gemaakt van elke gebeurtenis die tot het ongeval heeft bijgedragen, waarbij wordt ingegaan op de resultaten van eventuele relevante onderzoeken of tests die in de loop van het veiligheidsonderzoek hebben plaatsgevonden, alsmede op de eventuele veiligheidsmaatregelen die al zijn getroffen om toekomstige ongevallen op zee te voorkomen.

Deze onderdelen moeten betrekking hebben op zaken zoals:

- samenhang en omstandigheden van de gebeurtenissen die aanleiding hebben gegeven tot het ongeval;
- menselijke fouten en verzuimen, voorvallen met gevaarlijke stoffen, milieufactoren, apparatuurstoringen en externe invloeden;
- factoren in verband met persoonsgerelateerde functies die een rol hebben gespeeld, werkzaamheden aan boord, beheer aan de wal of wetgevingsaspecten.

Op grond van de analyse en de toelichting moeten in het rapport logische conclusies kunnen worden getrokken, waarbij alle factoren aan het licht worden gebracht die een rol hebben gespeeld, waaronder die risico's ten aanzien waarvan de bestaande beschermingsmaatregelen gericht op preventie dan wel op het ongedaan maken of verminderen van de gevolgen ervan, onvoldoende zijn gebleken of achterwege zijn gebleven.

5. **CONCLUSIES**

In dit deel wordt een overzicht gegeven van de factoren en de ontoereikende of ontbrekende (materiële, functionele, symbolische of procedurele) beschermingsmaatregelen waarvan vaststaat dat deze bij het ongeval een rol hebben gespeeld en waarvoor veiligheidsmaatregelen dienen te worden getroffen teneinde toekomstige ongevallen op zee te voorkomen.

6. **VEILIGHEIDSAANBEVELINGEN**

Voor zover van toepassing bevat dit deel van het rapport de veiligheidsaanbevelingen die op basis van de analyse en de conclusies zijn opgesteld en die betrekking hebben op specifieke aspecten zoals wetgeving, ontwerp, procedures, inspectie, beheer, gezondheid en veiligheid op het werk, opleiding, reparatiewerk, onderhoud, ondersteuning vanaf de wal en rampenbestrijding.

De veiligheidsaanbevelingen zijn gericht tot degenen die in de beste positie verkeren om deze toe te passen, zoals reders, beheerders, erkende organisaties, scheepvaartautoriteiten, verkeersbegeleidingsdiensten, nooddiensten, internationale organisaties voor zeescheepvaart en Europese instellingen, teneinde toekomstige ongevallen op zee te voorkomen.

Dit deel bevat ook eventuele voorlopige veiligheidsaanbevelingen of veiligheidsmaatregelen die tijdens het veiligheidsonderzoek zijn genomen.

7. **BIJLAGEN**

Voor zover van toepassing wordt bij het rapport de volgende niet-uitputtende lijst met informatie, op papier en/of in elektronische vorm, gevoegd:

- foto's, beeldopnames, geluidsopnames, kaarten, tekeningen;
 - geldende normen;
 - gebruikte technische termen en afkortingen;
 - bijzondere veiligheidsstudies;
 - gevarieerde informatie.
-

BIJLAGE II

TE VERSTREKKEN GEGEVENS OVER ONGEVALLen OF INCIDENTEN OP ZEE

(In het kader van het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen)

Opmerking: Wanneer er meerdere schepen bij het ongeval of incident op zee betrokken zijn, dienen de achter de onderstreepte nummers gevraagde gegevens voor elk schip te worden verstrekt.

01. Verantwoordelijke lidstaat/contactpersoon van de lidstaat
02. Onderzoeker van de lidstaat
03. Rol van de lidstaat
04. Betrokken kuststaat
05. Aantal staten die een aanzienlijk belang hebben
06. Statens die een aanzienlijk belang hebben
07. Kennisgevingsinstantie
08. Tijdstip van de kennisgeving
09. Datum van kennisgeving
10. Naam van het schip
11. IMO-nummer / kenletters
12. Scheepsvlag
13. Aard van het ongeval of incident op zee
14. Scheepstype
15. Datum van het ongeval of incident op zee
16. Tijdstip van het ongeval of incident op zee
17. Positie — breedtegraad
18. Positie — lengtegraad
19. Plaats van het ongeval of incident op zee
20. Haven van vertrek
21. Haven van bestemming
22. Verkeersscheidingsstelsel
23. Reissegment
24. Scheepsexploitatie
25. Plaats aan boord
26. Aantal dodelijke slachtoffers:
 - bemanning
 - passagiers
 - overige
27. Aantal ernstig gewonden:
 - bemanning
 - passagiers
 - overige

- 28. Verontreiniging
 - 29. Schade aan het schip
 - 30. Schade aan de lading
 - 31. Overige schade
 - 32. Korte beschrijving van het ongeval of incident op zee
 - 33. Beknopte beschrijving van de redenen om geen veiligheidsonderzoek te verrichten
-

RICHTLIJN 2009/20/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 23 april 2009****betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Gemeenschapsbeleid inzake zeevervoer heeft onder meer tot doel de kwaliteit van de koopvaardij te verbeteren door alle economische actoren op een meer verantwoordelijke wijze te laten handelen.
- (2) In Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken ⁽⁴⁾ zijn reeds ontmoedigende maatregelen vastgesteld.
- (3) Op 9 oktober 2008 hebben de lidstaten een verklaring aangenomen waarin zij unaniem het belang onderkennen van de toepassing van het Protocol van 1996 bij het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen door alle lidstaten.
- (4) De verplichting tot het hebben van een verzekering moet een betere bescherming van de slachtoffers mogelijk maken. Deze verplichting zou eveneens moeten bijdragen tot de uitbanning van schepen die niet aan de normen voldoen, en zou het mogelijk moeten maken dat de concurrentie tussen de exploitanten wordt hersteld. In resolutie A.898(21) heeft de Internationale Maritieme Organisatie de lidstaten verzocht scheepseigenaren te manen zich behoorlijk te verzekeren.

(5) Het niet naleven van de bepalingen van deze richtlijn moeten worden gecorrigeerd. Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (herschikking) ⁽⁵⁾ voorziet reeds in de aanhouding van schepen ingeval er certificaten ontbreken die zich aan boord moeten bevinden. Het is echter aangewezen om te voorzien in de mogelijkheid om een schip dat geen verzekeringsbewijs aan boord heeft, te verwijderen. De modaliteiten van de verwijdering moeten het mogelijk maken de situatie binnen een redelijke termijn recht te zetten.

(6) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de invoering en toepassing van passende maatregelen op het beleidsterrein maritiem vervoer, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens haar omvang en effecten, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1**Onderwerp**

In deze richtlijn worden voorschriften betreffende bepaalde aspecten van de verplichtingen van scheepseigenaren met betrekking tot hun verzekering voor maritieme vorderingen vastgesteld.

Artikel 2**Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op schepen van 300 bruto ton of meer.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die in eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

3. Deze richtlijn laat de regelingen onverlet die bij de in de betrokken lidstaat geldende en in de bijlage vermelde instrumenten zijn ingevoerd.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 maart 2007 (PB C 27 E van 31.1.2008, blz. 166), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 9 december 2008 (PB C 330 E van 30.12.2008, blz. 7) en standpunt van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11.

⁽⁵⁾ Zie bladzijde 57 van dit Publicatieblad.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „scheepseigenaar”: de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enige andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;
- b) „verzekering”: verzekering met of zonder aftrekbare bedragen, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de „International Group of P&I Clubs”, en andere doeltreffende vormen van verzekering (waaronder aangetoonde zelfverzekering) en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden;
- c) „Verdrag van 1996”: de geconsolideerde tekst van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), zoals gewijzigd bij het Protocol van 1996.

Artikel 4

Verzekering tegen maritieme vorderingen

1. Elke lidstaat vereist van scheepseigenaren van schepen die zijn vlag voeren dat zij een verzekering voor die schepen hebben.
2. Elke lidstaat vereist van scheepseigenaren van schepen die een andere vlag dan de zijne voeren dat zij voor die schepen over een verzekering beschikken wanneer die schepen een onder zijn rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren. Dit betekent niet dat de lidstaten, als dat in overeenstemming is met het internationale recht, de nakoming van die verplichting vereisen wanneer die schepen in hun territoriale wateren varen.
3. De in de leden 1 en 2 bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het Verdrag van 1996 een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk schip per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het Verdrag van 1996.

Artikel 5

Inspecties, naleving, verwijdering uit havens en weigering van de toegang tot havens

1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat elke inspectie van een schip in een haven die onder zijn rechtsbevoegdheid valt overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG mede inhoudt dat wordt nagegaan of een verzekeringsbewijs als bedoeld in artikel 6 aan boord wordt meegevoerd.

2. Indien het in artikel 6 bedoelde verzekeringsbewijs niet aan boord wordt meegevoerd, en onverminderd Richtlijn 2009/16/EG, die in de aanhouding van schepen voorziet als het om de veiligheid gaat, kan de bevoegde autoriteit een verwijderingsbevel tegen het schip uitvaardigen, waarvan de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis worden gesteld. Het uitvaardigen van een dergelijk verwijderingsbevel heeft tot gevolg dat elke lidstaat weigert dit schip tot zijn havens toe te laten totdat de scheepseigenaar kennis geeft van het in artikel 6 bedoelde verzekeringsbewijs.

Artikel 6

Verzekeringsbewijzen

1. Het bestaan van de in artikel 4 bedoelde verzekering wordt aangetoond met een of meer door de verstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen die aan boord worden meegevoerd.
2. De door de verzekeringsverstrekker afgegeven verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie:
 - a) de naam van het schip, het IMO-nummer en de haven van registratie;
 - b) de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;
 - c) type en looptijd van de verzekering;
 - d) de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verstrekker van de verzekering en, waar passend, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.
3. Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, omvat de tekst een vertaling in een van deze talen.

Artikel 7

Sancties

Voor de toepassing van artikel 4, lid 1, voeren de lidstaten een systeem in van sancties op overtredingen van de nationale bepalingen die op grond van deze richtlijn zijn vastgesteld en nemen zij de nodige maatregelen om de toepassing ervan te verzekeren. De voorziene sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 8

Verslagen

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad om de drie jaar, en voor het eerst vóór 1 januari 2015, een verslag voor over de toepassing van deze richtlijn.

*Artikel 9***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om voor 1 januari 2012 aan deze richtlijn te voldoen. Zij zullen de Commissie daarvan onverwijld in kennis stellen.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 10***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 11***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE

- Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.
 - Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag).
 - Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Bunkerolieverdrag).
 - Internationaal Verdrag van Nairobi van 2007 inzake het opruimen van wrakken (Wrakopruimingsverdrag).
 - 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.
-

RICHTLIJN 2009/21/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 23 april 2009****betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

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

nodig zijn om die verdragen volledig ten uitvoer te leggen teneinde te garanderen dat, vanuit het oogpunt van de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu, een schip geschikt is voor de dienst waarvoor het bestemd is en bemand wordt door vakbekwaam maritiem personeel.

- (4) Er dient terdege rekening te worden gehouden met het Maritiem Arbeidsverdrag dat in 2006 werd aangenomen door de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) en dat ook betrekking heeft op vlaggenstaatverplichtingen.
- (5) Op 9 oktober 2008 hebben de lidstaten een verklaring aangenomen waarin zij unaniem het belang onderkennen van de toepassing van de internationale verdragen die betrekking hebben op vlaggenstaatverplichtingen, teneinde de maritieme veiligheid te verbeteren en bij te dragen tot de preventie van verontreiniging door schepen.
- (6) De bepalingen inzake verandering van vlaggenstaat die in de IMO-verdragen en de Gemeenschapswetgeving inzake maritieme veiligheid zijn opgenomen, dienen te worden versterkt door uitvoering te geven aan de procedures die door de IMO worden aanbevolen in MSC/Circ.1140/-MEPC/Circ.424 van 20 december 2004 betreffende de overdracht van schepen tussen landen; dit zou ook moeten leiden tot grotere transparantie in de verhoudingen tussen vlaggenstaten en bijdragen tot de veiligheid op zee.
- (7) De beschikbaarheid van informatie over schepen die de vlag van een lidstaat voeren en schepen die uit het register van een lidstaat zijn uitgeschreven, zou moeten bijdragen tot de transparantie van de prestaties van een vloot van hoge kwaliteit, zou het mogelijk moeten maken beter toezicht te houden op de vlaggenstaatverplichtingen en zou gelijke kansen voor alle instanties moeten garanderen.
- (8) Om de lidstaten te helpen hun prestaties als vlaggenstaat verder te verbeteren dienen zij hun instanties op gezette tijden aan een audit te onderwerpen.
- (9) Een kwaliteitscertificering van de administratieve procedures, overeenkomstig normen van de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO) of gelijkwaardige normen, dient verder bij te dragen tot gelijke kansen voor alle instanties.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 maart 2007 (PB C 27 E van 31.1.2008, blz. 140), Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad van 9 december 2008 (PB C 330 E van 30.12.2008, blz. 13) en Standpunt van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (10) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (11) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de opstelling en toepassing van passende maatregelen op het beleidsterrein maritiem vervoer, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens haar omvang en effecten, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

1. Deze richtlijn heeft tot doel:
 - a) te garanderen dat de lidstaten zich doeltreffend en consequent kwijten van hun vlaggenstaatverplichtingen, en
 - b) de veiligheid te verbeteren en verontreiniging door schepen die de vlag van een lidstaat voeren, te voorkomen.
2. Deze richtlijn laat onverlet de communautaire maritieme wetgeving genoemd in artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) ⁽²⁾ en in Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) ⁽³⁾.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op de instanties van de staat waarvan het schip de vlag voert.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 167 van 2.7.1999, blz. 33.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „schip”: een schip of vaartuig dat de vlag van een lidstaat voert en onder de toepasselijke IMO-verdragen valt, en waarvoor een certificaat vereist is;
- b) „instanties”: de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert;
- c) „erkende organisatie”: een organisatie die is erkend overeenkomstig 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 ⁽⁴⁾;
- d) „certificaten”: wettelijk voorgeschreven certificaten die met betrekking tot de relevante IMO-verdragen zijn afgegeven;
- e) „audit van de IMO”: audit die overeenkomstig de bepalingen van de op 1 december 2005 door de algemene vergadering van de IMO aangenomen resolutie A.974(24) wordt uitgevoerd.

Artikel 4

Voorwaarden voor toestemming voor de exploitatie van een schip bij de verlening van het recht om de vlag van een lidstaat te voeren

1. Voordat toegestaan wordt dat een schip, waaraan het recht is verleend de vlag van een lidstaat te voeren, in gebruik wordt genomen, neemt de betrokken lidstaat de maatregelen die hij geschikt acht om te waarborgen dat het bewuste schip aan de toepasselijke internationale regelgeving voldoet. Hij vergewist zich met name met alle redelijke middelen van de veiligheidsrapporten van het schip. Indien nodig pleegt hij overleg met de vorige vlaggenstaat om vast te stellen of er door genoemde staat ontdekte tekortkomingen of veiligheidsproblemen zijn die onopgelost zijn gebleven.
2. Wanneer een andere vlaggenstaat informatie vraagt over een schip dat voorheen de vlag van een lidstaat voerde, verstrekt die lidstaat onverwijld bijzonderheden over nog te verhelpen tekortkomingen en andere relevante veiligheidsinformatie aan de vlaggenstaat die de informatie vraagt.

⁽⁴⁾ Zie bladzijde 11 van dit Publicatieblad.

*Artikel 5***Aanhouding van een schip dat de vlag van een lidstaat voert**

Wanneer de instanties ervan in kennis worden gesteld dat een schip dat de vlag van de betrokken lidstaat voert, door een havenstaat is aangehouden, zien zij er, overeenkomstig de hiertoe door hen vastgestelde procedures, op toe dat het schip in overeenstemming wordt gebracht met de toepasselijke IMO-verdragen.

*Artikel 6***Begeleidende maatregelen**

De lidstaten zorgen ervoor dat voor de toepassing van deze richtlijn ten minste de volgende gegevens betreffende de schepen die hun vlag voeren, worden bijgehouden en gemakkelijk toegankelijk zijn:

- a) scheepsgegevens (naam, IMO-nummer, enz.);
- b) datum van de controles, inclusief eventuele aanvullende controles, en van de audits;
- c) identificatie van de erkende organisaties die betrokken zijn bij de certificering en classificering van het schip;
- d) identificatie van de bevoegde autoriteit die het schip heeft geïnspecteerd overeenkomstig de havenstaatcontrolebepalingen en de data van de inspecties;
- e) resultaat van de havenstaatcontroles (tekortkomingen: ja of neen, aanhoudingen: ja of neen);
- f) informatie over ongevallen op zee;
- g) identificatie van de schepen die in de voorbije twaalf maanden hebben opgehouden de vlag van de betrokken lidstaat te voeren.

*Artikel 7***Audits van vlaggenstaten**

De lidstaten nemen de nodige maatregelen voor een audit van de IMO van hun instanties ten minste eens per zeven jaar, onder voorbehoud van een positieve respons van de IMO op een tijdig verzoek van de betrokken lidstaat, en maken de resultaten van de audit bekend overeenkomstig de nationale wetgeving inzake geheimhouding.

Dit artikel verstrijkt ten laatste op 17 juni 2017 of op een eerdere datum, als vastgesteld door de Commissie in overeenstemming met de in artikel 10, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, indien een verplicht auditprogramma van de IMO-lidstaten in werking is getreden.

*Artikel 8***Kwaliteitsbeheerssysteem en interne evaluatie**

1. Uiterlijk 17 juni 2012 ontwikkelt, implementeert en onderhoudt elke lidstaat een systeem voor het kwaliteitsbeheer van de operationele delen van de vlaggenstaattereguleerde activiteiten van zijn instanties. Dat kwaliteitsbeheerssysteem wordt gecertificeerd overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.

2. Lidstaten die voorkomen op de zwarte, of twee jaar na elkaar op de grijze lijst in het meest recente jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havensstaatcontrole (hierna „Paris MoU” genoemd), dienen uiterlijk vier maanden na de bekendmaking van het Paris MoU-jaarverslag een verslag over hun prestaties als vlaggenstaat in bij de Commissie.

Dit verslag stelt de voornaamste redenen voor het gebrek aan naleving dat tot aanhoudingen en tekortkomingen heeft geleid, met de zwarte of grijze status als gevolg, vast en analyseert deze.

*Artikel 9***Verslagen**

Om de vijf jaar, en voor het eerst uiterlijk 17 juni 2012, dient de Commissie bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag in over de toepassing van deze richtlijn.

Dit verslag bevat een evaluatie van de prestaties van de lidstaten als vlaggenstaten.

*Artikel 10***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

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

*Artikel 11***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 17 juni 2011 aan deze richtlijn te voldoen. Zij zullen de Commissie daarvan onverwijld in kennis stellen.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 12***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 13***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

Abonnementsprijzen 2009 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 000 EUR per jaar (*)
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	100 EUR per maand (*)
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + cd-rom (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	700 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	70 EUR per maand
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	40 EUR per maand
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, cd-rom (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	500 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), cd-rom, verschijnt twee keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	360 EUR per jaar (= 30 EUR per maand)
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

(*) Verkoop van losse nummers: t/m 32 bladzijden: 6 EUR
33 t/m 64 bladzijden: 12 EUR
meer dan 64 bladzijden: prijs verschilt per nummer.

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in Publicatieblad L 156 van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het Publicatieblad apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige cd-rom.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het Publicatieblad ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Verkoop en abonnementen

Niet-kosteloze publicaties uitgegeven door het Publicatiebureau zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_nl.htm

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>