

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0081/2007

27.3.2007

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad
betreffende havenstaatcontrole (herschikking)
(COM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Dominique Vlasto

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING.....	63
PROCEDURE	66

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole (herschikking)
(COM(2005)0588 – C6-0028/2006 – 2005/0238(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2005)0588)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0028/2006),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie juridische zaken (A6-0081/2007),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Overweging 4

(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, **hetgeen zal worden verwezenlijkt** via een strikte toepassing van de internationale verdragen, codes en resoluties.

(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 internationale verdragen, codes en resoluties.

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

Motivering

De strikte toepassing van nationale verdragen, codes en resoluties is een fundamentele verplichting die eraan bijdraagt de opgesomde doelstellingen te halen, zonder echter het enige middel te zijn om dit doel te bereiken.

Amendement 2 Overweging 4 bis (nieuw)

(4 bis) De Europese Gemeenschap wenst dan ook een spoedige ratificatie van het Verdrag betreffende arbeid op zee uit 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie, waarvan sectie 5.2.1 betrekking heeft op de verantwoordelijkheden van de havenstaat.

Motivering

Dit verdrag behelst een codificatie en actualisering van het internationaal recht inzake arbeid op zee en draagt bij tot de veiligheid op zee. Het bevat bepalingen die van toepassing zijn op de havenstaatcontrole. Het is wenselijk dit verdrag te noemen om de lidstaten aan te sporen het spoedig te ratificeren.

Amendement 3 Overweging 5

(5) 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. Een aantal vlaggenstaten, is wat de implementatie en naleving van internationale normen betreft, evenwel ernstig in gebreke gebleven. Derhalve 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.

(5) 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. Een aantal vlaggenstaten, is wat de implementatie en naleving van internationale normen betreft, evenwel ernstig in gebreke gebleven. Derhalve 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, ***met dien verstande dat inspectie door de havenstaat niet gelijk staat aan expertiseonderzoek en dat de inspectieverslagen niet de waarde hebben van een zeewaardigheidscertificaat, en dat havenstaatcontrole de vlagstaten niet van hun verantwoordelijkheden kan ontheffen.***

Motivering

Het verdient nog eens vermelding dat de havenstaat niet de plaats van de vlagstaat kan innemen, ook al vormt de havenstaatcontrole een noodzakelijke remedie tegen tekortkomingen van de vlagstaten en een essentieel onderdeel van een modern systeem van veiligheid op zee.

Amendement 4 Overweging 10

(10) De inspectie door elke lidstaat van een kwart van het aantal buitenlandse schepen dat in een bepaald jaar hun havens binnenloopt, betekent in de praktijk dat een groot aantal van de in de Gemeenschap in bedrijf zijnde schepen op een gegeven ogenblik aan een inspectie is onderworpen. ***schrappen***

Motivering

Om een consequente benadering te waarborgen is het noodzakelijk de bepalingen te schrappen die betrekking hebben op de huidige regeling van controle door de havenstaat, zodat er geen verwarring mogelijk is met de nieuwe bepalingen.

Amendement 5 Overweging 11

(11) In het kader van een doelmatig havenstaatcontrolestelsel dient, ***in tegenstelling tot de huidige doelstelling om een kwart van alle schepen die een haven van een lidstaat binnenlopen te controleren***, te worden gestreefd naar een regelmatige inspectie van alle schepen die een haven in de Europese Unie 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 audit van de lidstaten door de IMO, moeten worden beloond door een vermindering van het aantal inspecties. De nieuwe inspectieregels moeten worden opgenomen in het communautaire havenstaatcontrolestelsel zodra de verschillende aspecten daarvan zijn

(11) In het kader van een doelmatig havenstaatcontrolestelsel dient *te* worden gestreefd naar een regelmatige inspectie van alle schepen die een haven in de Europese Unie 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 audit van de lidstaten door de IMO, moeten worden beloond door een vermindering van het aantal inspecties. De nieuwe inspectieregels moeten worden opgenomen in het communautaire havenstaatcontrolestelsel zodra de verschillende aspecten daarvan zijn vastgesteld en op basis van een gezamenlijke inspectieregeling waarbij elke lidstaat een evenredige bijdrage levert tot het bereiken van de communautaire

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.

doelstelling inzake een alomvattende inspectie.

Bovendien zouden de lidstaten het vereiste aantal personeelsleden, onder wie gekwalificeerde inspecteurs, moeten aanwerven en in dienst houden met inachtneming van de omvang en kenmerken van het scheepsverkeer in iedere haven.

Motivering

Om tot een consequente benadering te komen is het noodzakelijk de verwijzing naar het huidige doel, namelijk inspectie van 25% van de schepen, te schrappen. Het is wenselijk eraan te herinneren dat de lidstaten over het noodzakelijke personeel moeten beschikken om de nieuwe inspectiedoelstelling te halen.

Amendement 6 Overweging 11 bis (nieuw)

(11 bis) De inspectieregeling die met deze richtlijn wordt ingesteld, zou moeten worden afgestemd op de werkzaamheden die zijn verricht in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU van Parijs). Aangezien over ontwikkelingen naar aanleiding van het MOU van Parijs op communautair niveau overeenstemming moet worden bereikt, alvorens zij binnen de Europese Unie ten uitvoer worden gelegd, zou er tussen de Gemeenschapswetgeving en het MOU van Parijs een nauwe coördinatie moeten worden ingevoerd, met als doel één eenduidig inspectieregime.

Motivering

Voorkomen moet worden dat er twee inspectieregimes naast elkaar ontstaan, met risico van significante toename van inspectielasten en administratieve lasten.

Amendement 7 Overweging 13 bis (nieuw)

(13 bis) Krachtens de inspectieregeling die met deze richtlijn wordt opgesteld hangen de tussenpozen tussen de periodieke inspecties op schepen af van hun risicoprofiel dat door middel van bepaalde generieke en historische parameters wordt vastgesteld. Voor schepen met een hoog risico zou deze tussenpoos niet langer dan zes maanden mogen zijn.

Motivering

De frequentie van de inspecties op communautair niveau zal voortaan afhangen van het risicoprofiel van elk schip dat aanlegt in een haven of ankerplaats van de Gemeenschap. Als dit risicoprofiel hoog is, mag de tussenpoos tussen de inspecties in geen geval meer dan zes maanden bedragen.

Amendement 8
Overweging 14

(14) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de vlag die zij voeren en hun antecedenten. Deze schepen zou daarom toegang tot de havens in de Gemeenschap moeten worden geweigerd, tenzij kan worden aangetoond dat zij op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geëxploiteerd. Er moeten richtsnoeren worden opgesteld waarin de procedures uiteen worden gezet die van toepassing zijn indien aan een bepaald schip de toegang wordt geweigerd of wanneer deze weigering weer ongedaan wordt gemaakt. Omwille van de transparantie moet de lijst met schepen die uit de havens van de Gemeenschap worden geweerd openbaar worden gemaakt.

(14) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de vlag die zij voeren en hun antecedenten. Deze schepen zou daarom toegang tot de havens ***en tot de ankerplaatsen*** in de Gemeenschap moeten worden geweigerd, tenzij kan worden aangetoond dat zij op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geëxploiteerd. Er moeten richtsnoeren worden opgesteld waarin de procedures uiteen worden gezet die van toepassing zijn indien aan een bepaald schip de toegang wordt geweigerd of wanneer deze weigering weer ongedaan wordt gemaakt. Omwille van de transparantie moet de lijst met schepen die uit de havens ***en uit de ankerplaatsen in*** de Gemeenschap worden geweerd openbaar worden gemaakt.

Motivering

Ontzegging van toegang moet ook voor ankerplaatsen in de Gemeenschap gelden.

Amendement 9
Overweging 19

(19) Loodsen en havenautoriteiten moet de gelegenheid worden geboden nuttige inlichtingen te geven over aan boord van schepen vastgestelde **tekortkomingen**.

(19) Loodsen en havenautoriteiten moet de gelegenheid worden geboden nuttige inlichtingen te geven over aan boord van schepen vastgestelde **onregelmatigheden**.

Motivering

De loodsen en havenautoriteiten kunnen onregelmatigheden signaleren en zo een bijdrage leveren aan de controle door de havenstaat. Zij zijn echter geen inspecteurs die nog een tweede controle uitvoeren en het zou teveel van hen te vragen om tekortkomingen te melden waarvan de aard niet noodzakelijkerwijze voor de hand ligt of zichtbaar is.

Amendement 10

Overweging 20

(20) Klachten 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 hieraan wordt gegeven.

(20) Klachten **van personen met een duidelijk gerechtvaardigd belang** betreffende de leef- en arbeidsomstandigheden aan boord moeten worden onderzocht. **De behandeling van klachten aan boord zou voorrang moeten hebben**. Iedereen die een klacht indient, moet op de hoogte worden gehouden van het gevolg dat hieraan wordt gegeven.

Motivering

Aanpassing van de overweging aan het desbetreffende artikel. Klachten van bemanningsleden moeten voorrang krijgen boven andere klachten omdat hun gerechtvaardigde belang buiten kijf staat.

Amendement 11

Overweging 28 bis (nieuw)

(28 bis) Overeenkomstig paragraaf 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven stellen de lidstaten voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op die de correlatie aangeven tussen deze richtlijn en hun omzettingsmaatregelen, en zij maken deze tabellen openbaar.

Amendement 12

Overweging 28 ter (nieuw)

(28 ter) Ter voorkoming van onevenredig hoge administratiekosten voor de lidstaten die niet over zeehavens beschikken moet een de-minimisbepaling worden ingevoerd

om het deze staten mogelijk te maken van de voorschriften van deze richtlijn af te wijken, volgens de regels vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 24.

Motivering

De redelijkheid gebiedt dat staten die niet aan zee liggen niet gehouden zijn alle bepalingen van deze richtlijn toe te passen. Staten met belangrijke rivierhavens moeten evenwel de mogelijkheid hebben om in bepaalde bijzondere omstandigheden controles in het kader van deze richtlijn uit te voeren. Daarom zijn bepaalde uitzonderingsregels, vergezeld van strikte voorwaarden nodig. De vaststelling van die regels kan via de comitologieprocedure verlopen.

Amendement 13
Artikel 1, letter b bis) (nieuw)

b bis) ervoor te zorgen dat alle schepen die havens of ankerplaatsen binnen de Gemeenschap aandoen, worden geïnspecteerd met een frequentie die afhankelijk is van hun risicoprofiel, waarbij schepen die een hoger risico vormen aan een grondiger en frequenter inspectie worden onderworpen.

Motivering

Het voornaamste doel bij de herschikking van de richtlijn is de wijziging van het communautaire inspectiestelsel, dat afhankelijk zal zijn van het risicoprofiel dat wordt gegeven aan elk schip dat in een haven of een ankerplaats van de Gemeenschap aanlegt. Om deze regeling doeltreffender te maken, zullen schepen met een hoog risico aan grondiger en frequenter inspecties worden onderworpen.

Amendement 14
Artikel 1, letter b ter) (nieuw)

b ter) het invoeren van elementen in verband met een communautaire havenstaatcontroleregeling die erop gericht is gemeenschappelijke criteria vast te stellen voor de controle van schepen door de havenstaat en het harmoniseren van procedures inzake inspectie en aanhouding.

Motivering

Het doel van de herschikking van deze richtlijn is ook het invoeren van elementen voor een communautaire havenstaatcontroleregeling die coherent is en op het niveau van de Gemeenschap is geharmoniseerd. Dit is een van de belangrijkste aspecten voor de naleving van de nieuwe bepalingen, een goede toepassing en een doeltreffende werking.

Amendement 15 Artikel 2, punt 2 bis (nieuw)

2 bis. "kader en procedures voor het vrijwillige auditprogramma van de IMO-lidstaten": resolutie A.974(24) van de IMO.

Motivering

Aan het internationaal recht ontleende definitie die noodzakelijk is geworden door de verwijzing in bijlage 2, deel 1, punt 1, alinea c).

Amendement 16 Artikel 2, punt 2 ter (nieuw)

2 ter. "gebied dat onder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs valt": de geografische zone waarin de staten die partij bij het Memorandum van Overeenstemming van Parijs zijn de controles in het kader van dat memorandum uitvoeren;

Motivering

De term "gebied van het MOU van Parijs" komt verscheidene keren in de tekst van de richtlijn voor en moet daarom gedefinieerd worden.

Amendement 17 Artikel 2, punt 4 bis (nieuw)

4 bis. "haven": een uit land en water bestaand gebied dat beschikt over voorzieningen en uitrustingen die voornamelijk bestemd zijn voor de ontvangst van schepen, het laden en lossen van schepen, de opslag van goederen, de ontvangst en aflevering van deze goederen en het inschepen en ontschepen van passagiers.

Motivering

Het is logisch in het kader van deze richtlijn een definitie van het woord "haven" te geven. De voorgestelde definitie is ontleend aan het voorstel voor een richtlijn over de toegang tot de markt van havendiensten.

Amendement 18
Artikel 2, punt 9

9. "inspectie": een bezoek door een inspecteur aan boord van een schip teneinde na te gaan of het voldoet aan de geldende verdragen en voorschriften waarbij ten minste de in **artikel 7, lid 1**, vermelde controles worden uitgevoerd;

9. "**eerste** inspectie": een bezoek door een inspecteur aan boord van een schip teneinde na te gaan of het voldoet aan de geldende verdragen en voorschriften waarbij ten minste de in **artikel 8, lid 1**, vermelde controles worden uitgevoerd;

Motivering

De nieuwe inspectieregeling omvat drie soorten inspecties. De eerste inspectie is de basisinspectie.

Amendement 19
Artikel 2, punt 10

10. "gedetailleerde inspectie": een inspectie waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in **artikel 7, lid 4**, 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;

10. "gedetailleerde inspectie": een inspectie waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in **artikel 8, lid 2**, 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;

Motivering

De meest nauwkeurige inspectie is het tweede soort inspectie: deze wordt overgelaten aan het goeddunken van de inspecteur, naar aanleiding van zijn constatering bij de eerste inspectie. Om de kwaliteit en doeltreffendheid van zijn werkzaamheden te waarborgen is het noodzakelijk de inspecteur de mogelijkheid te geven dit soort nauwkeuriger inspecties uit te voeren.

Amendement 20
Artikel 2, punt 11

11. "uitgebreide inspectie": een inspectie die minimaal de in bijlage VIII, deel C, opgesomde onderdelen omvat. Een

11. "uitgebreide inspectie": een inspectie die minimaal de in bijlage VIII, deel C, opgesomde onderdelen omvat. Een

uitgebreide inspectie kan een gedetailleerde inspectie omvatten indien daartoe op grond van **artikel 7, lid 4**, gegronde redenen zijn;

uitgebreide inspectie kan een gedetailleerde inspectie omvatten indien daartoe op grond van **artikel 7 bis** gegronde redenen zijn;

Motivering

Nummering aangepast omwille van consistentie met amendementen van mevrouw Vlasto.

Amendement 21 Artikel 2, punt 12

12. "klacht": informatie die of rapport dat is ingediend door **een kapitein, bemanningslid, beroepsorganisatie, vereniging, vakbond of, in het algemeen, iemand** die 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;

12. "klacht": informatie die of rapport, **uitgezonderd rapporten van loodsen of havenautoriteiten over onregelmatigheden of tekortkomingen zoals bedoeld in artikel 17**, dat is ingediend door **een natuurlijke of rechtspersoon** die een **gerechtvaardigd** 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;

Motivering

De mogelijkheid om een klacht in te dienen staat open voor eenieder die een gerechtvaardigd belang bij de veiligheid van het schip heeft. Zonder de gelegenheid tot het indienen van klachten te beperken lijkt het zinnig een randvoorwaarde in te voeren om misbruik te voorkomen en om onderscheid te maken tussen klachten en meldrapporten als bedoeld in artikel 17.

Amendement 22 Artikel 2, punt 14

14. "weigering van de toegang": een **document** dat aan de kapitein van het schip **en** de verantwoordelijke rederij wordt overhandigd waarbij wordt meegedeeld dat het schip de toegang tot de havens van de Gemeenschap wordt geweigerd;

14. "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 de havens van de Gemeenschap wordt geweigerd;

Motivering

Een maatregel om toegang te weigeren kan niet worden gedefinieerd als een document: het gaat hierbij in de eerste plaats om een besluit dat door de bevoegde autoriteit wordt genomen. Om de doeltreffendheid en goede toepassing van de maatregel te waarborgen lijkt het van belang ook de vlaggenstaat van dit besluit op de hoogte te stellen. Ten slotte moet deze weigering van de toegang gelden voor alle havens en ankerplaatsen van de Gemeenschap.

Amendement 23
Artikel 2, punt 16

16. "rederij": de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompbewerker, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en er daardoor mee heeft ingestemd alle door de ISM-code voorgeschreven plichten en taken op zich te nemen;

16. "rederij": de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompbewerker, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en er daardoor mee heeft ingestemd alle door de ISM-code voorgeschreven plichten en taken op zich te nemen;

Motivering

Niet van toepassing op de Nederlandse versie.

Amendement 24
Artikel 2, punt 19

19. "klasecertificaat": een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat ***een schip, overeenkomstig de door de erkende organisatie vastgestelde en gepubliceerde regels en voorschriften, geschikt is voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;***

19. "klasecertificaat": een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat ***voldaan wordt aan het Verdrag SOLAS 74, hoofdstuk II.1, deel A.1, regel 3.1;***

Motivering

Amendement om de tekst conform het toepasbare internationale zeevaartrecht te maken.

Amendement 25
Artikel 2, punt 20

20. "inspectiedatabank": het ***centrale*** informatiesysteem voor ***havenstaatcontrolegegevens.***

20. "inspectiedatabank": het informatiesysteem voor ***de uitvoering van de havenstaatcontroleregeling binnen de Gemeenschap en de inachtneming van inspecties op het gebied van het MOU van Parijs.***

Motivering

De inspectiedatabank is een sleutelement bij de invoering van de controleregeling door de havenstaat in de Gemeenschap. De databank moet dus in de eerste plaats op dit doel worden gericht.

Amendement 26
Artikel 3, lid 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning dat een haven of ankerplaats van een lidstaat aandoet.

Voor de toepassing van deze richtlijn mag een lidstaat tevens een inspectie- en aanhoudingsbevoegdheid uitoefenen, overeenkomstig het internationale recht, met betrekking tot een schip dat zich bevindt in onder zijn jurisdictie vallende wateren dan wel bij, of voor anker ligt bij, een offshore-installatie of enige andere installatie of voorziening in onder zijn jurisdictie vallende wateren.

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

1. Deze richtlijn is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning dat een haven of ankerplaats van een lidstaat aandoet.

Frankrijk kan besluiten dat de havens in zijn overzeese departementen als bedoeld in artikel 299, lid 2 van het EG-Verdrag niet tot de in dit lid bedoelde havens behoren.

Wanneer een lidstaat een schip in zijn territoriale wateren maar buiten een haven inspecteert, wordt die inspectie beschouwd als een inspectie ter uitvoering van de onderhavige 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 hoeven deze richtlijn onder bepaalde voorwaarden niet toe te passen. De Commissie stelt overeenkomstig de in artikel 24 genoemde procedure de maatregelen vast om deze uitzonderingsregeling gestalte te geven.

Motivering

De Franse overzeese departementen vallen niet onder Richtlijn 95/21/EG en moeten evenmin onder de onderhavige richtlijn vallen omdat ze in geheel andere geografische gebieden liggen waar andere memorandums van overeenstemming dan het Memorandum van Parijs gelden.

De redelijkheid gebiedt dat staten die niet aan zee liggen niet gehouden zijn alle bepalingen van deze richtlijn toe te passen. Staten met belangrijke rivierhavens moeten evenwel de mogelijkheid hebben om in bepaalde bijzondere omstandigheden controles in het kader van deze richtlijn uit te voeren. Daarom zijn bepaalde uitzonderingsregels, vergezeld van strikte voorwaarden nodig. De vaststelling van die regels kan via de comitologieprocedure verlopen.

Amendement 27
Artikel 4, titel

Verplichtingen van de lidstaten

Bevoegdheden tot inspectie

Amendement 28
Artikel 4, lid 2

2. De lidstaten handhaven voor de inspectie van schepen de nodige bevoegde instanties en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat **hun bevoegde instanties** hun taken vervullen overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn. Zij zorgen met name voor de aanwerving van het vereiste aantal personeelsleden, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, rekening houdend met de omvang en de aard van het scheepvaartverkeer in elke haven.

De lidstaten treffen passende maatregelen om inspecteurs beschikbaar te stellen voor de uitvoering van uitgebreide **en verplichte** inspecties als bedoeld in **artikel 8** en bijlage **I, deel A.1**.

2. De lidstaten handhaven voor de inspectie van schepen de nodige bevoegde instanties en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat **zij** hun taken vervullen overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn. Zij zorgen met name voor de aanwerving van het vereiste aantal personeelsleden, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, rekening houdend met de omvang en de aard van het scheepvaartverkeer in elke haven.

De lidstaten treffen passende maatregelen om inspecteurs beschikbaar te stellen voor de uitvoering van **eerste en** uitgebreide inspecties als bedoeld in **de artikelen 7 en 7 bis** en bijlage **II, deel II**.

Motivering

Het is nuttig erop te wijzen dat de lidstaten de beschikking moeten hebben over een toereikend en passend aantal inspecteurs voor het uitvoeren van alle inspecties in het kader van de communautaire regeling.

Amendement 29
Artikel 5, titel

Inspectieverplichtingen

Inspectieregeling van de Gemeenschap

Motivering

De inspectieverplichtingen uit hoofde van deze richtlijn die in dit artikel worden beschreven vormen de basis van de communautaire inspectieregeling. Dit moet duidelijk in de titel tot uiting komen.

Amendement 30
Artikel 5, lid 1

1. Elke lidstaat voert een aantal inspecties uit dat, samen met de door andere lidstaten en staten die het MOU van Parijs hebben ondertekend uitgevoerde inspecties, waarborgt dat elk schip dat een haven of ankerplaats van de Europese Unie aandoet, wordt geïnspecteerd. Er wordt voor gezorgd dat schepen met een hoger risico vaker en grondiger worden gecontroleerd.

1. De lidstaten voeren inspecties uit overeenkomstig het selectieprogramma zoals bedoeld in artikel 7 en de bepalingen van bijlage II.

De met het oog op de in de eerste alinea vermelde doelstellingen vastgestelde inspectieregeling omvat de in bijlage II omschreven elementen.

Motivering

In een nieuw artikel 7 wordt een omschrijving gegeven van de selectie van schepen die geïnspecteerd worden. Daardoor is dit deel van artikel 5 overbodig geworden.

Amendement 31
Artikel 5, lid 2

2. De uitvoeringsbepalingen voor de in lid 1 bedoelde inspecties worden door de Commissie vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2, bedoelde procedure.

2. Iedere lidstaat voert jaarlijks een totaal aantal inspecties van individuele schepen uit overeenkomstig zijn aandeel in het totale aantal inspecties dat jaarlijks in de Gemeenschap en het gebied dat onder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs valt moet worden uitgevoerd. Dit aandeel wordt gebaseerd op het aantal individuele schepen dat havens of ankerplaatsen van de betrokken lidstaat aandoet in verhouding tot het totale aantal individuele schepen dat havens of ankerplaatsen van alle lidstaten van de Gemeenschap en staten die partij bij het Memorandum van Overeenstemming van Parijs zijn aandoet.

Motivering

Het aantal uit te voeren inspecties wordt voor elke lidstaat berekend aan de hand van het totale aantal schepen dat een haven of ankerplaats in de Gemeenschap of het gebied van het Memorandum van Parijs aandoet.

Amendement 32
Artikel 5, lid 3

3. Zolang de in lid 2 bedoelde maatregelen niet in werking zijn getreden het totale aantal inspecties dat de bevoegde instantie van elke lidstaat jaarlijks verricht, ten minste 25 % van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die de havens van die lidstaat hebben aangedaan. Het jaarlijkse aantal inspecties is het gemiddelde van de laatste drie kalenderjaren waarvoor statistieken

schrappen

beschikbaar zijn. De hiertoe gehanteerde referentieperiode eindigt ten laatste één jaar voor de aanvang van het inspectiejaar.

Motivering

Om rechtszekerheid te scheppen moeten deze bepalingen worden geschrapt omdat ze achterhaald zijn doordat voor de communautaire inspectieregeling nieuwe doelstellingen zijn gekozen.

Amendement 33
Artikel 5, lid 4

4. Bij de selectie van de schepen die zullen worden geïnspecteerd, hanteert de bevoegde instantie de in bijlage I vastgestelde regels. schrappen

Motivering

De selectiemethode van de schepen die geïnspecteerd moeten worden is niet meer opgenomen in bijlage I omdat deze wordt geschrapt, maar in het nieuwe artikel 7, zoals in lid 1 van het onderhavige artikel wordt aangegeven.

Amendement 34
Artikel 5 bis (nieuw)

Artikel 5 bis

Naleving van de communautaire inspectieregeling

Overeenkomstig artikel 5 moet iedere lidstaat:

a) alle schepen van prioriteit I, zoals bedoeld in artikel 7, onder a), die zijn havens en ankerplaatsen aandoen, inspecteren en

b) jaarlijks een totaal aantal inspecties uitvoeren op schepen van de prioriteit I en de prioriteit II, zoals bedoeld in artikel 7, onder a) en b), dat ten minste overeenkomt met zijn jaarlijkse inspectieverplichting.

Motivering

Dit artikel geeft een omschrijving van de voorwaarden waaraan de lidstaten moeten voldoen, willen zij aan hun inspectieverplichtingen voldoen.

Amendement 35
Artikel 5 ter (nieuw), lid 1

Artikel 5 ter

Omstandigheden waarin bepaalde schepen niet worden geïnspecteerd

1. In de volgende omstandigheden kan een lidstaat besluiten de inspectie van een schip van prioriteit I uit te stellen:

(i) als de inspectie kan worden uitgevoerd op de volgende aanlegplaats van het schip in dezelfde lidstaat, mits het schip op dit traject geen andere haven of ankerplaats in de Gemeenschap of het gebied dat onder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs valt aandoet en het uitstel niet meer van vijftien dagen bedraagt, of

(ii) als de inspectie binnen vijftien dagen kan worden uitgevoerd in een andere aanloophaven binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs valt, mits de staat waarin zich een dergelijke aanloophaven bevindt ermee heeft ingestemd de inspectie uit te voeren.

Wordt een inspectie uitgesteld, maar niet uitgevoerd overeenkomstig de alinea's (i) en (ii) en niet vastgelegd in de inspectiedatabank, dan wordt dit de lidstaat die de inspectie uitstelde als een gemiste inspectie aangerekend.

Motivering

Als het voor een lidstaat niet mogelijk is een inspectie uit te voeren in een bepaalde haven, dan moet voorzien worden in een mechanisme dat het mogelijk maakt deze inspectie in een andere haven die door het schip wordt aangedaan binnen vijftien dagen uit te voeren, hetzij in dezelfde lidstaat, hetzij in een andere staat van het gebied van het MOU van Parijs.

Amendement 36
Artikel 5 ter (nieuw), lid 2

2. In de volgende uitzonderlijke omstandigheden wordt een inspectie die

om operationele redenen op schepen van prioriteit I niet is uitgevoerd en mits de reden voor het missen van de inspectie in de inspectiedatabank is vastgelegd, niet als gemiste inspectie aangerekend: als naar het oordeel van de bevoegde autoriteit het uitvoeren van de inspectie een risico zou betekenen voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, zijn bemanning of de haven danwel het mariene milieu.

Motivering

Onder weinig voorkomende en uitzonderlijke omstandigheden kan het onmogelijk blijken een inspectie uit te voeren met het oog op de risico's die dan voor de inspecteur, de bemanning, het schip enz. ontstaan. Alleen in die gevallen, die terdege gerechtvaardigd moeten zijn, is het mogelijk dat een niet uitgevoerde inspectie de lidstaat niet wordt aangerekend als gemiste inspectie.

Amendement 37 Artikel 5 ter (nieuw), lid 3

3. Wordt een inspectie op een voor anker liggend schip niet uitgevoerd en wordt, indien punt (ii) van toepassing is, de reden daarvan in de inspectiedatabank vastgelegd, dan wordt deze inspectie niet als gemiste inspectie aangerekend als

(i) het schip overeenkomstig bijlage II binnen vijftien dagen in een andere haven binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs valt is geïnspecteerd, of

(ii) het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde autoriteit een risico zou betekenen voor de veiligheid van inspecteurs, het schip, de bemanning of de haven, danwel het mariene milieu.

Motivering

In het speciale geval van voor anker liggende schepen kan het uitzonderlijk moeilijk zijn de inspecties uit te voeren. Daarom moet in een zekere flexibiliteit worden voorzien om bij voor anker liggende schepen de inspecties uit te voeren.

Amendement 38
Artikel 5 ter (nieuw), lid 4

4. De Commissie kan overeenkomstig de in artikel 24 bedoelde procedure de regels voor de uitvoering van dit artikel vaststellen.

Motivering

Omdat het hierbij gaat om een nieuwe regeling waarbij een nauwe samenwerking tussen de lidstaat en een goede coördinatie van het geheel vereist is, moet de Commissie samen met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid de praktische toepassingsregels vaststellen.

Amendement 39
Artikel 6

De exploitant, agent of kapitein van een schip dat een haven of ankerplaats in een lidstaat **aandoet**, doet kennisgeving van de aankomst overeenkomstig bijlage III.

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat *in aanmerking komt voor gedetailleerde inspectie overeenkomstig artikel 7 bis en dat op weg is naar* een haven of ankerplaats in een lidstaat, *meldt de aankomst aan* overeenkomstig **de bepalingen van bijlage III.**

2. Bij ontvangst van de aanmelding als bedoeld in lid 1 en in artikel 4 van Richtlijn 2002/59/EG geeft de havenautoriteit deze informatie aan de bevoegde instantie in de diverse betrokken havens door.

3. Alle communicatie uit hoofde van dit artikel verloopt langs elektronische weg. Andere communicatiekanalen worden alleen gebruikt als de elektronische communicatiekanalen niet beschikbaar zijn.

4. De procedures en formats die de lidstaten invoeren voor de toepassing van bijlage III voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG.

Motivering

Aanpassing van nummering en terminologie. Het gaat hierbij om uitgebreide inspectie (expanded inspection) en in lid 2 gaat het om aanmelding als bedoeld in lid 1.

Amendement 40
Artikel 6 bis (nieuw)

Artikel 6 bis

Risicoprofiel van een schip

1. Aan elk schip dat een haven of ankerplaats binnen een lidstaat aandoet, wordt een risicoprofiel toegekend dat bepalend is voor de prioriteit waarmee de inspectie moet worden uitgevoerd, de tussenpozen tussen de inspecties en de omvang van de inspecties. Het risicoprofiel van ieder schip moet aan de inspectiedatabank worden doorgegeven en hierin worden opgenomen.

2. Het risicoprofiel van een schip wordt door middel van een combinatie van generieke en historische risicoparameters als volgt vastgesteld:

a) generieke parameters

Deze worden gebaseerd op de scheepsoort, leeftijd, vlag, betrokken erkende organisaties en de prestaties in het verleden van de rederij overeenkomstig bijlage II, deel 1, onder a) en bijlage II bis.

b) historische parameters

Deze worden gebaseerd op het aantal onregelmatigheden en aanhoudingen gedurende een bepaalde periode overeenkomstig bijlage II, deel 1, onder b) en bijlage II bis.

3. De Commissie stelt overeenkomstig de in artikel 24 bedoelde procedure de regels op voor de uitvoering van dit artikel waarbij zij met name het volgende specificeert:

- de waarde die aan elke risicoparameter wordt toegekend,

- de combinatie van risicoparameters die overeenkomt met elk niveau van het scheepsrisicoprofiel,

- de voorwaarden voor de toepassing van de in bijlage II, deel I, onder c), punt iii) bedoelde vlagstaatkriteria in verband met het aantonen van de naleving van de relevante instrumenten.

Motivering

Verwijzing toegevoegd naar bijlage II bis (nieuw) betreffende het schema voor de bepaling van het risicoprofiel.

Amendement 41
Artikel 6 ter (nieuw), lid 1

Artikel 6 ter

Frequentie van de inspecties

1. Schepen die havens of ankerplaatsen in de Gemeenschap aandoen, worden op de volgende wijze aan periodieke of aanvullende inspecties onderworpen:

a) schepen worden aan periodieke inspecties onderworpen na vooraf vastgestelde tussenpozen die afhankelijk zijn van hun risicoprofiel zoals bedoeld in bijlage II, deel 2. De tussenpoos tussen de periodieke inspecties van schepen met een hoog risico mag niet meer dan zes maanden bedragen. De tussenpoos tussen de periodieke inspecties van schepen met een ander risico neemt, overeenkomstig bijlage II, deel 2 toe naarmate het risico afneemt.

b) Schepen worden, ongeacht de periode die sinds hun laatste periodieke inspectie is verstreken, als volgt aan aanvullende inspecties onderworpen:

i) de bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat schepen waarop de in bijlage II, deel 3, onder a) opgenomen verzwarende factoren van toepassing zijn aan een inspectie worden onderworpen.

ii) schepen waarop de in bijlage II, deel 3, onder b) opgenomen onverwachte factoren van toepassing zijn, kunnen aan een inspectie worden onderworpen. Het besluit tot uitvoering van een dergelijke aanvullende inspectie wordt aan het professionele oordeel van de bevoegde autoriteit overgelaten.

Motivering

Om rechtszekerheid en duidelijkheid te scheppen moet in een artikel van de richtlijn de

frequentie worden omschreven van de inspecties waaraan de schepen kunnen worden onderworpen. Die frequentie hangt af van het risicoprofiel dat aan het schip is toegekend en van verzwarende of onvoorziene factoren zoals opgenomen in bijlage II.3 die er aanleiding voor kunnen zijn de normale tussenpoos tussen twee inspecties te veranderen.

Amendement 42
Artikel 6 ter (nieuw), lid 2

2. Periodieke en aanvullende inspecties omvatten een onderzoek van vooraf voor elk schip vastgestelde gebieden die afhankelijk zijn van het soort schip, het soort inspectie en de bevindingen bij vorige havenstaatcontrole-inspecties. De inspectiedatabank moet de elementen aangeven waarmee de risicogebieden kunnen worden geïdentificeerd die bij iedere inspectie moeten worden gecontroleerd.

Motivering

De frequentie van de inspecties staat los van hun inhoud, die afhankelijk is van het soort schip, het soort inspectie en van de vorige inspecties. Om tot een doeltreffende harmonisatie van de inspecties te komen, zou het wenselijk zijn om over checklists te beschikken.

Amendement 43
Artikel 6 ter (nieuw), lid 3

3. De Commissie stelt overeenkomstig de in artikel 24 bedoelde procedure en rekening houdend met de procedures die in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs worden toegepast, de regels vast voor de uitvoering van dit artikel, waarbij zij met name een lijst geeft van de punten die afhankelijk van het scheepstype gecontroleerd moeten worden.

Motivering

De Commissie moet in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid dergelijke lijsten opstellen om tot een sterkere harmonisering van de inspecties te komen. Daarom is het zaak zo veel mogelijk te voorkomen dat er discrepanties ontstaan met de richtsnoeren die in het kader van het MOU van Parijs ontwikkeld zijn.

Amendement 44
Artikel 6 quater (nieuw)

Artikel 6 quater

Selectie van te inspecteren schepen

De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat schepen voor inspectie worden geselecteerd op basis van een risicoprofiel zoals bedoeld in bijlage II, deel I, en, wanneer zich uiterst belangrijke of onverwachte factoren voordoen, overeenkomstig bijlage II, deel II.2.

In verband met de inspectie van schepen

a) selecteert de bevoegde autoriteit schepen die een verplichte inspectie moeten ondergaan, hierna te noemen schepen van "prioriteit I", overeenkomstig het selectieprogramma zoals bedoeld in bijlage II.4.A,

b) kan de bevoegde autoriteit schepen die voor inspectie in aanmerking komen, hierna te noemen schepen van "prioriteit II", selecteren overeenkomstig bijlage II.4.B.

Motivering

In dit artikel wordt de wijze beschreven voor de selectie van te inspecteren schepen die in twee categorieën worden verdeeld: schepen van prioriteit I en schepen van prioriteit II.

Amendement 45
Artikel 7

Inspectieprocedure

1. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat de inspecteur ten minste:

a) de certificaten en documenten controleert die zich overeenkomstig de

Soorten inspecties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat schepen die overeenkomstig artikel 6 quater voor inspectie zijn geselecteerd, op de volgende wijze worden onderworpen aan een eerste inspectie, een nadere inspectie of een uitgebreide inspectie:

2. Eerste inspectie

a) Bij iedere eerste inspectie van een schip zorgt de bevoegde instantie ervoor dat de inspecteur ten minste de in bijlage IV opgenomen certificaten en documenten controleert die zich overeenkomstig de

communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee en internationale verdragen aan boord dienen te bevinden en **met name die welke zijn opgesomd in bijlage IV;**

b) zonodig verifieert of de bij een vorige inspectie door een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend vastgestelde tekortkomingen werden 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 een schip de toestemming had gekregen om een haven te verlaten op voorwaarde dat de vastgestelde tekortkomingen in de volgende haven werden verholpen, wordt bij de inspectie in de volgende haven uitsluitend gecontroleerd of deze tekortkomingen zijn verholpen.

De inspecteur kan evenwel, op grond van zijn beroepsmatige oordeel, beslissen dat in het kader van de inspectie aanvullende controles moeten worden uitgevoerd.

3. De inspecteur mag alle relevante, niet in bijlage IV vermelde, certificaten en documenten die zich overeenkomstig de verdragen aan boord dienen te bevinden, controleren.

4. Wanneer er, na de in de leden 1, 2 en 3 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, vindt er een gedetailleerde inspectie plaats en wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan.

Er bestaan "gegronde redenen" indien de inspecteur feiten ontdekt die naar zijn

geldende communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee en internationale verdragen aan boord dienen te bevinden.

b) Wanneer een schip de toestemming had gekregen om een haven te verlaten op voorwaarde dat de vastgestelde tekortkomingen in de volgende haven werden verholpen, wordt bij de inspectie in de volgende haven uitsluitend gecontroleerd of deze tekortkomingen zijn verholpen.

De inspecteur kan evenwel, op grond van zijn beroepsmatige oordeel, beslissen dat in het kader van de inspectie aanvullende controles moeten worden uitgevoerd.

3. Nadere inspectie

Een nadere inspectie, met inbegrip van een verdere controle of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan, wordt uitgevoerd wanneer er, na de in lid 2 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, vindt er een gedetailleerde inspectie plaats en wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan.

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.

Een niet-limitatieve lijst van "gegronde redenen" is opgenomen in bijlage V en VII, deel C.

5. De in bijlage VI bepaalde procedures en richtsnoeren voor het controleren van schepen moeten eveneens worden nageleefd.

Wanneer de in bijlage VI, onder 4, vermelde richtsnoeren en procedures afwijken van de geldende communautaire wetgeving, voeren de lidstaten geen nationale wettelijke bepalingen of administratieve maatregelen in die zouden leiden tot procedures of inspectiepraktijken die strijdig zijn met de communautaire wetgeving. De lidstaten zorgen ervoor dat hun bevoegde instanties degelijk geïnformeerd zijn over de procedures en richtsnoeren die overeenkomstig de communautaire wetgeving moeten worden toegepast en zien toe op een correcte toepassing daarvan.

6. De uitvoering van veiligheidscontroles aan boord verloopt volgens de in bijlage VII vastgestelde procedures.

Motivering

Met dit gewijzigde artikel worden de drie soorten inspectie beschreven waaraan schepen kunnen worden onderworpen. De eerste inspectie is een basisinspectie. In het artikel wordt ook de omvang hiervan aangegeven. Aanpassing van de nummering van de diverse leden. De nadere inspectie is het tweede soort inspectie dat mogelijk is: het initiatief daartoe wordt overgelaten aan de professionele beoordeling van de inspecteur op basis van voor de hand liggende feiten of redenen die bij de eerste inspectie aan de dag zijn gekomen. Zo kan de inspecteur besluiten de noodzakelijke diepgaande controles uit te voeren zonder tot de procedure van de uitgebreide inspectie te moeten overgaan.

Amendement 46
Artikel 7 bis (nieuw)

Artikel 7 bis
Uitgebreide inspectie

1. De volgende categorieën schepen komen in aanmerking voor een uitgebreide inspectie overeenkomstig bijlage II, deel, II, afdeling 3, punt 3.1, onder a) en b):

- schepen met een hoog risicoprofiel,

- passagiersschepen, olietankers, gas- en chemicaliëntankers en bulkschepen die meer dan twaalf jaar oud zijn,

- schepen met een hoog risicoprofiel en passagiersschepen, olietankers, gas- en chemicaliëntankers en bulkschepen die meer dan twaalf jaar oud zijn, in geval van uiterst belangrijke of onverwachte factoren,

- schepen die een herinspectie moeten ondergaan na een overeenkomstig artikel 10 getroffen maatregel tot het weigeren van toegang.

2. Na ontvangst van een voorafgaande aanmelding afkomstig van een schip dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie, stelt de bevoegde instantie het schip er onverwijld van op de hoogte of er al dan niet een uitgebreide inspectie zal worden uitgevoerd.

Motivering

Omwille van de rechtszekerheid en een consequente benadering zijn een aantal criteria uit bijlage IX in dit artikel opgenomen, ten einde de voorwaarden voor toegangsweigering en opheffing daarvan nauwkeurig vast te stellen.

Amendement 47 Artikel 8

Artikel 8

schrappen

Uitgebreide inspectie van bepaalde schepen

1. Een schip in één van de categorieën van bijlage VIII, onder B komt in aanmerking voor een uitgebreide inspectie na een periode van twaalf maanden na de laatste uitgebreide inspectie in een haven van een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend.

2. Als een dergelijk schip overeenkomstig

bijlage II, punt A.2., ter inspectie wordt geselecteerd, wordt een uitgebreide inspectie verricht. In de periode tussen twee uitgebreide inspecties mag echter wel een inspectie overeenkomstig artikel 7 worden verricht.

Elk schip dat onder lid 1 valt en niet aan de voorschriften inzake kennisgeving van artikel 6 voldoet, wordt in de haven of ankerplaats van bestemming aan een uitgebreide inspectie onderworpen.

3. De lidstaten zorgen er, met inachtneming van artikel 9 voor dat een schip dat valt onder lid 1 en waarvan de prioriteitsfactor 7 of meer bedraagt, als bedoeld in bijlage I, aan een uitgebreide inspectie wordt onderworpen in de eerste haven die het aandoet na een periode van 12 maanden na de vorige uitgebreide inspectie.

4. Uitgebreide inspecties vinden plaats volgens de procedures in bijlage VIII, deel C.

Motivering

Amendement dat beoogt tekst te schrappen in verband met de veranderde presentatie van de inspecties.

Amendement 48 Artikel 9, titel

Procedure ingeval inspectie van bepaalde schepen niet mogelijk is

Richtsnoeren en procedures op grond van de communautaire wetgeving inzake de beveiliging van het zeevervoer

Motivering

Op grond van de autonomie van de Europese wetgeving hoeft alleen naar de communautaire voorschriften te worden verwezen. Het Memorandum van Parijs hoort niet tot de jurisdictie van de Gemeenschap.

Amendement 49 Artikel 9, lid 1

1. Indien een lidstaat om operationele redenen niet in staat is een schip met een "target factor" van meer dan 50 te

1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt zo nodig rekening gehouden met de relevante procedures en richtsnoeren voor

onderwerpen aan een inspectie als bedoeld in bijlage I of een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 8, lid 3 uit te voeren, meldt hij de bevoegde instanties van de volgende haven, indien het gaat om een haven in een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend, onverwijld dat een dergelijke inspectie niet heeft plaatsgevonden.

de controle van schepen zoals vermeld in bijlage VI.

De lidstaten zorgen ervoor dat hun bevoegde autoriteiten goed op de hoogte worden gebracht van de desbetreffende richtsnoeren of procedures die moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de communautaire wetgeving en zij zien op hun juiste uitvoering toe.

Motivering

In dit licht wordt eraan herinnerd dat de communautaire inspectieregeling zoveel mogelijk rekening moet houden met de werkzaamheden van het MOU van Parijs en met de geldende internationale wetgeving op maritiem gebied.

Amendement 50 Artikel 9, lid 2

2. Dergelijke gevallen worden elke zes maanden aan de Commissie kenbaar gemaakt, met vermelding van de redenen waarom geen inspectie van de betrokken schepen heeft plaatsgevonden. De lidstaten delen bovendien mee hoeveel inspecties als bedoeld in artikel 8, lid 2, en bijlage I, deel A.1., in totaal tijdens deze periode van zes maanden hebben plaatsgevonden.

De kennisgeving gebeurt binnen vier maanden na afloop van de betrokken periode.

2. Ten aanzien van veiligheidscontroles passen de lidstaten de in bijlage VII beschreven procedures toe op alle schepen zoals bedoeld in artikel 3, lid 1 en 2 van Verordening (EG) nr. 725/2004 die hun havens aandoen tenzij ze onder de vlag van de staat van de inspectiehaven varen.

De lidstaten passen deze procedures toe op de schepen zoals bedoeld in artikel 3, lid 3 van Verordening (EG) nr. 725/2004 wanneer de bepalingen van die verordening ook van toepassing zijn geworden op de schepen als bedoeld in artikel 3, lid 3.

Motivering

Aanpassing aan het Gemeenschapsrecht.

Volgens artikel 3, lid 3 van Verordening (EG) nr. 725/2004 zijn de bepalingen van die verordening pas van toepassing op passagiersschepen van categorie A voor de binnenlandse vaart als de lidstaten daartoe na een risicoanalyse besluiten. Daarom moet de formulering van artikel 9, lid 2 afgestemd worden op binnenlandse vaart die niet onder de ISPS-code valt en dus niet aan veiligheidscontrole onderhevig is.

Amendement 51 Artikel 9, lid 3

3. Per drie op elkaar volgende

3. De bepalingen van artikel 8 betreffende

kalenderjaren mag het aantal niet-uitgevoerde inspecties als bedoeld in lid 1 niet meer bedragen dan 5 % van het aantal schepen die in aanmerking komen voor de in lid 1 bedoelde inspecties en die de havens van de lidstaat tijdens die periode hebben aangedaan.

uitgebreide inspecties zijn van toepassing op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen zoals bedoeld in artikel 2, onder a) en b) van Richtlijn 1999/35/EG.

Wanneer een schip overeenkomstig de artikelen 6 en 8 van Richtlijn 1999/35/EG aan een onderzoek is onderworpen, wordt een dergelijk specifiek onderzoek in voorkomend geval beschouwd als een nadere of uitgebreide inspectie en dit wordt als zodanig in de inspectiedatabank vastgelegd.

Onverminderd het beletten van de inzet van een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig waartoe is besloten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 1999/35/EG, zijn de bepalingen van deze richtlijn betreffende het corrigeren van onregelmatigheden, aanhouding, weigering van toegang, alsmede de follow-up na inspecties, aanhouding of weigering van toegang in voorkomend geval van toepassing.

Motivering

Afstemming op de communautaire wetgeving.

Amendement 52

Artikel 9, lid 4

4. De in lid 1 bedoelde schepen worden naar gelang van het geval onderworpen aan een verplichte inspectie als bedoeld in bijlage II, deel A.1. of aan een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 8, lid 2 in de volgende haven die zij in de Gemeenschap aandoen.

schrappen

Motivering

Consequente tekstpresentatie: dit lid kan daardoor vervallen.

Amendement 53

Artikel 9, lid 5

5. De in lid 3 genoemde waarde van 5%

schrappen

wordt zo nodig per 22 juli 2008 volgens de in artikel 24, lid 2, bedoelde procedure gewijzigd op basis van een evaluatie van de Commissie.

Motivering

Consequente tekstpresentatie: dit lid kan daardoor vervallen.

Amendement 54
Artikel 10, lid 1

1. Een lidstaat ziet erop toe dat elk schip dat aan de in **bijlage IX, deel A**, genoemde criteria voldoet de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen wordt geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel 15, lid 6.

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

1. Een lidstaat ziet erop toe dat elk schip dat aan de in **het onderhavige lid** genoemde criteria voldoet de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen wordt geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel 15, lid 6 ***indien het schip:***

- onder de vlag vaart van een staat die op de overeenkomstig het Memorandum van Parijs vastgestelde zwarte of grijze lijst staat op grond van de gegevens die in de inspectiedatabank zijn opgenomen en jaarlijks door de Commissie worden gepubliceerd, en

- tijdens de voorgaande zesendertig maanden meer dan twee maal in een haven van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden of het voorwerp heeft uitgemaakt van een beletten van de inzet op grond van Richtlijn 1999/35/EG.

Voor de toepassing van dit lid wordt de lijst zoals omschreven door het MOU van Parijs per 1 juli van ieder jaar van kracht.

De weigering van toegang wordt pas opgeheven na een periode van drie maanden na de datum van uitvaardiging van de weigering van toegang en wanneer voldaan is aan de voorwaarden zoals bedoeld in de leden 4 t/m 10 van bijlage IX.

Indien het schip voor de tweede maal de toegang wordt geweigerd, bedraagt bovengenoemde periode twaalf maanden. Een daaropvolgende aanhouding in een haven van de Gemeenschap leidt ertoe dat het schip permanent de toegang wordt

***geweigerd tot iedere haven of ankerplaats
in de Gemeenschap.***

Motivering

Omwille van de rechtszekerheid en een consequente benadering zijn een aantal criteria uit bijlage IX in dit artikel opgenomen, teneinde de voorwaarden voor toegangsweigering en opheffing daarvan nauwkeurig vast te stellen.

Amendement 55
Artikel 10, lid 2

2. Voor de toepassing van ***lid 1***, voldoen de lidstaten aan de procedures die zijn vastgesteld in bijlage IX, deel B.

2. Voor de toepassing van ***dit artikel***, voldoen de lidstaten aan de procedures die zijn vastgesteld in bijlage IX, deel B.

Motivering

De procedures van bijlage IX, punt B, vloeien voort uit artikel 10 over de maatregelen voor het weigeren van toegang van bepaalde schepen.

Amendement 56
Artikel 12

Alle klachten betreffende de omstandigheden aan boord worden ***onderzocht***.

Alle klachten ***van personen met een aangetoond legitiem belang*** betreffende de omstandigheden aan boord worden ***onderworpen aan een eerste onderzoek door de bevoegde autoriteiten***.

Bij dit eerste onderzoek moet zo snel mogelijk worden vastgesteld of de klacht ontvankelijk is danwel duidelijk ongegrond of ongerechtvaardigd.

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.

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.

Indien de klacht ontvankelijk is, wordt de identiteit van de persoon die de klacht heeft ingediend 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

De lidstaten brengen de administratie van de vlaggenstaat op de hoogte, met

eventueel een afschrift aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), van klachten die niet kennelijk ongegrond zijn en de maatregelen die na de klacht zijn genomen.

eventueel een afschrift aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), van klachten die niet kennelijk ongegrond zijn en de maatregelen die na de klacht zijn genomen.

Motivering

Het is wenselijk dat er een mechanisme komt waarmee personen die belang hebben bij de veiligheid van het schip bij de bevoegde instantie een klacht kunnen indienen om zo nodig een inspectie te bewerkstelligen. Dit mechanisme mag echter geen onbeperkte mogelijkheden bieden en iedereen het recht geven zo maar te klagen. Het is essentieel een onderscheid te maken tussen gerechtvaardigde, ontvankelijke klachten en klachten die duidelijk ongerechtvaardigd zijn. Om deze in dit ene geval te ontmoedigen moet het mogelijk zijn de identiteit van de klager(s) te onthullen.

Amendement 57 Artikel 12, alinea 1

Alle klachten betreffende de omstandigheden aan boord worden onderzocht.

Alle klachten **als bedoeld in artikel 2, lid 12** betreffende de omstandigheden aan boord worden onderzocht.

Motivering

Verduidelijking van de tekst. De definitie van artikel 2, lid 12 is identiek aan de desbetreffende formulering in het MLC-Verdrag van de IAO uit 2006. Het beginsel van de anonimiteit van degenen die klachten indienen wordt eveneens in dat verdrag genoemd, evenals in resolutie A.787(19) van de IAO over de procedures voor de havenstaatcontrole. Dit beginsel mag dan ook niet worden aangetast.

Amendement 58 Artikel 13, lid 6

6. Ingeval 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

6. Ingeval 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 certificaten die namens de vlaggenstaat** overeenkomstig internationale verdragen worden afgegeven.

de afgifte van de klassecertificaten of **de wettelijk voorgeschreven certificaten die** overeenkomstig internationale verdragen worden afgegeven.

Motivering

De certificaten die namens de vlaggenstaat worden afgegeven zijn de wettelijk voorgeschreven certificaten die in artikel 2 van de richtlijn worden omschreven. Het informeren van de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties is een verplichting uit hoofde van het SOLAS-Verdrag (regel 19d) en moet daarom stelselmatig gebeuren.

Amendement 59 Artikel 13, lid 8 bis (nieuw)

8 bis. De bevoegde instantie stelt de havenautoriteit er zo spoedig mogelijk van op de hoogte wanneer er een opdracht tot aanhouding is uitgevaardigd.

Motivering

Om tot een goede of doeltreffende samenwerking te komen lijkt het noodzakelijk de bepaling op te nemen dat de bevoegde instantie de havenautoriteit op de hoogte stelt van een besluit dat van invloed op zijn activiteit is.

Amendement 60 Artikel 14, lid 1

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

1. De eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger in de lidstaat kan beroep instellen tegen een door de bevoegde instantie genomen besluit tot aanhouding of weigering van toegang. Het beroep schort de werking van de aanhouding of de weigering van toegang niet op, ***maar het wordt wel in de inspectiedatabank vermeld.***

Motivering

Een beroep tegen aanhouding of toegangswegering is belangrijk genoeg om in de inspectiedatabank te worden vermeld.

Amendement 61 Artikel 14, lid 2

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

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

samen om consistente normen en procedures voor de uitvoering van dit artikel vast te stellen, met name om tot een redelijke termijn voor de behandeling van beroepen te komen.

Motivering

Het is wenselijk dat er in het beroepsrecht in alle lidstaten consistente normen en procedures worden gehanteerd, zowel voor degenen die ermee te maken hebben als voor de behandeling van beroepen. Een redelijke behandelingstermijn is nodig om te voorkomen dat iemand die in beroep gaat benadeeld wordt.

Amendement 62
Artikel 14, lid 3

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.

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 desbetreffende praktische modaliteiten.**

Motivering

Het is wenselijk dat de toepasselijke normen en procedures met betrekking tot het recht een beroep in te stellen tussen de lidstaten onderling coherent zijn en in de praktijk uitvoerbaar.

Amendement 63
Artikel 15, lid 1

1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 13, lid 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de bevoegde instantie van die lidstaat het desbetreffende schip toestaan naar de dichtstbijzijnde door de kapitein en de betrokken instanties gekozen 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

1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 13, lid 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de bevoegde instantie van die lidstaat het desbetreffende schip toestaan **rechtstreeks** naar de dichtstbijzijnde door de kapitein en de betrokken instanties gekozen 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.

onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

Motivering

Als een schip toestemming krijgt een haven te verlaten om een tekortkoming op een reparatiewerf te laten verhelpen moet het traject om voor de hand liggende veiligheidsredenen, absoluut rechtstreeks zijn.

Amendement 64

Artikel 15, lid 4, inleidende formule

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

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.

Motivering

De weigering van toegang onder deze omstandigheden moet ook gelden voor ankerplaatsen: een schip waarop een tekortkoming is geconstateerd die niet is gerepareerd betekent een risico voor de maritieme veiligheid of nu naar een andere haven of naar een ankerplaats wordt gevaren.

Amendement 65

Artikel 15, lid 6

6. In afwijking van de bepalingen van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende veiligheidsredenen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of tekortkomingen te verhelpen, tot een bepaalde haven toegang worden verleend door de desbetreffende instantie van die havenstaat mits 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.

6. In afwijking van de bepalingen van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende veiligheidsredenen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of tekortkomingen te verhelpen, tot een bepaalde haven **of ankerplaats** toegang worden verleend door de desbetreffende instantie van die havenstaat mits 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.

Motivering

Het toepassingsgebied van de richtlijn omvat tevens ankerplaatsen.

Amendement 66

Artikel 16, lid 3

3. De bevoegde instanties, de inspecteurs

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.

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.

Motivering

Amendement van redactionele aard, niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Amendement 67
Artikel 16, lid 6

6. De lidstaten waarborgen dat de inspecteurs een aangepaste vorming krijgen betreffende wijzigingen van de regeling inzake havenstaatcontrole als vastgesteld in deze richtlijn en eventuele wijzigingen in de verdragen.

6. De lidstaten waarborgen dat de inspecteurs een aangepaste vorming krijgen betreffende wijzigingen van de regeling **van de Gemeenschap** inzake havenstaatcontrole als vastgesteld in deze richtlijn en eventuele wijzigingen in de verdragen.

Motivering

Met deze richtlijn worden wijzigingen aangebracht in het communautair stelsel van controle door de havenstaat. Met veranderingen op internationaal niveau moet pas rekening worden gehouden wanneer ze op communautair niveau zijn overgenomen en zo in het communautaire maritieme recht zijn geïntegreerd.

Amendement 68
Artikel 17

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 dienst verrichten 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, naar gelang wat van toepassing

Rapporten van loodsen en
havenautoriteiten

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat hun loodsen die dienst verrichten 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, naar gelang wat van toepassing is, onmiddellijk **kunnen** inlichten wanneer zij bij het vervullen van

is, onmiddellijk inlichten wanneer zij bij het vervullen van hun normale taak opmerken dat er tekortkomingen 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 bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip tekortkomingen heeft 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 **de opdracht gebruik te maken van het modelrapport in bijlage XIII of een gelijkwaardig verslag**, indien mogelijk in elektronische vorm.

De lidstaten zorgen ervoor dat passende maatregelen worden genomen na de melding van tekortkomingen door loodsen en havenautoriteiten.

Jaarlijks dient elke lidstaat bij de Commissie een verslag in over de tenuitvoerlegging van de leden 1 en 2, met inbegrip van een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen die werden genomen na de melding van tekortkomingen door loodsen en havenautoriteiten.

hun normale taak opmerken dat er **afwijkingen, bevindingen, danwel klaarblijkelijke** tekortkomingen 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 bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip **afwijkingen, bevindingen, danwel klaarblijkelijke tekortkomingen** heeft 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 **zorgen ervoor dat** hun loodsen en havenautoriteiten **ten minste de volgende informatie verstrekken**, indien mogelijk in elektronische vorm:

- informatie over het schip (naam, IMO-nummer, zendercode en vlag)

- informatie over de vaarroute (haven van vertrek, haven van bestemming)

- beschrijving van afwijkingen, bevindingen, danwel klaarblijkelijke tekortkomingen die aan boord werden gevonden.

3 bis. De Commissie kan overeenkomstig de in artikel 24 bedoelde procedures maatregelen voor de uitvoering van dit artikel vaststellen, waaronder een geharmoniseerd elektronisch formaat en procedures voor de melding van afwijkingen, bevindingen danwel klaarblijkelijke tekortkomingen door loodsen en havenautoriteiten en maatregelen die de lidstaat hebben genomen.

Amendement 69
Artikel 18, lid 3 bis (nieuw)

3 bis. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat de bevoegde havenstaat controleautoriteit relevante informatie in zijn bezit doorgeeft aan de havenautoriteit.

Motivering

Om tot een efficiënte gang van zaken te komen moeten nadrukkelijk ook de havenautoriteiten worden betrokken bij de samenwerking en de doorgifte van informatie tussen de bevoegde instanties.

Amendement 70
Artikel 18 bis (nieuw)

Artikel 18 bis

Inspectiedatabank

1. Er wordt één inspectiedatabank opgericht voor zowel de Europese Unie als het Memorandum van Overeenstemming van Parijs. De Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, ontwikkelt en onderhoudt de inspectiedatabank die de risicoprofielen van schepen toont, alle schepen aangeeft die een inspectie moeten ondergaan, de inspectieverplichtingen berekent en waarin gegevens over scheepsbewegingen kunnen worden opgenomen.

1 bis. De inspectiedatabank bevat tevens een indeling van de schepen van de lidstaten in de witte, grijze en zwarte lijst, op basis van een berekeningsmethode die door de Europese Commissie volgens de procedure van artikel 24 wordt vastgesteld.

2. De kern van het stelsel wordt gevormd door de gezamenlijke vereisten van de EU en het MOU van Parijs. De Gemeenschap heeft echter in het geval van specifieke EU-vereisten de vrijheid geheel naar eigen goeddunken besluiten te nemen over de ontwikkeling en mogelijke aanpassing van het stelsel om aan

dergelijke vereisten te voldoen.

3. De inspectiedatabank moet aan toekomstige ontwikkelingen kunnen worden aangepast en moet gekoppeld kunnen worden aan andere communautaire databanken op het gebied van de maritieme veiligheid en, waar van toepassing, aan de desbetreffende nationale informatiestelsels.

4. De inspectiedatabank moet, naar gelang wat van toepassing is, op specifieke vereisten krachtens het MOU van Parijs afgestemd zijn en voor de toepassing van deze richtlijn informatie kunnen ontvangen over inspecties welke zijn vastgelegd door derde staten die partij bij het MOU van Parijs zijn.

5. De inspectiedatabank moet op "read only"-wijze toegankelijk zijn voor de instanties van leden van de Internationale Maritieme Organisatie, voor organen die onder hun verantwoordelijkheid vallen en voor de betrokken partijen. Deze toegang wordt afhankelijk gemaakt van een vertrouwelijkheidsovereenkomst die vergelijkbaar is met de vertrouwelijkheidsverplichting die van inspecteurs van lidstaten wordt vereist.

Amendement 71
Artikel 20

Jaarlijks wordt door de Commissie een zwarte lijst samengesteld en gepubliceerd betreffende de mate waarin scheepsexploitanten en rederijen voldoen aan de procedures en criteria van bijlage XV.

Ten minste eenmaal per maand verzamelt en publiceert de Commissie op een openbare website informatie met betrekking tot rederijen wier prestaties in verband met de vaststelling van de in bijlage II, deel I, onder e) bedoelde risicoprofielen van schepen gedurende een periode van drie maanden of langer als zeer slecht is beoordeeld.

De Commissie stelt overeenkomstig de procedure van artikel 24 de regels vast die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van dit artikel.

Motivering

Dankzij de gegevens in de databank kan de lijst in real time worden bijgewerkt en dus frequent worden aangepast. Een maandelijkse aanpassing is indicatief, maar in de praktijk kunnen de publicaties een dagelijks of wekelijks karakter hebben.

De lijst moet niet alleen de rederijen met een zeer slechte prestatie bevatten maar ook die met een slechte prestatie, zodat de rederijen met een slechte prestatie gestimuleerd worden om hier verbetering in te brengen.

Amendement 72
Artikel 21, lid 1

1. Indien de in de artikelen 7 en 8 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.

1. Indien de in de artikelen 7 en 7 **bis** 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.

Motivering

Consequente nummering.

Amendement 73
Artikel 22

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

De lidstaten verstrekken de Commissie **en het EMSA** de in bijlage XVI genoemde informatie volgens de in die bijlage gestelde termijnen.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de Commissie volledig en onbeperkt toegang **heeft** tot alle gegevens die zijn opgenomen in het in artikel 18, lid 2, bedoelde informatiesysteem.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de Commissie **en het EMSA** volledig en onbeperkt toegang **hebben** tot alle gegevens die zijn opgenomen in het in artikel 18, lid 2, bedoelde informatiesysteem.

Motivering

Verduidelijking. Aangezien het ESMA de databank moet beheeren en bijwerken moet het toegang hebben tot de gegevens van de lidstaten.

Amendement 74
Artikel 24, lid 2, alinea 1

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.

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

Amendement 75
Artikel 25, alinea 1, letter a)

a) de **in artikel 5 tot en met 17 en 19 tot en met 22 genoemde verplichtingen, alsmede de verplichtingen van de** bijlagen **waarnaar deze artikelen verwijzen**, aan te passen op basis van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU van Parijs;

a) de bijlagen aan te passen op basis van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU van Parijs;

Motivering

Gezien de wijzigingen die zijn aangebracht in de artikelen van de tekst die de bepalingen preciseren en vaststellen welke van toepassing zijn op het communautaire stelsel voor controle door de havenstaat moet alleen op de comitologieprocedure worden teruggegrepen voor de aanpassing van de bijlagen (en daarnaast in gevallen waarin dit expliciet in de artikelen is vermeld).

Amendement 76
Artikel 25, alinea 1, letter b)

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

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

Motivering

Bijlage II bevat alle parameters die nodig zijn voor de toepassing van het communautaire stelsel voor controle door de havenstaat. Zij is het resultaat van diverse nieuwe artikelen die in de tekst zijn aangebracht en die daarvan het hart vormen. Deze bijlagen moeten dus niet samen met de ontwikkeling van het internationaal recht worden gewijzigd en wijziging mag pas plaats vinden samen met een herziening van de onderhavige richtlijn.

Amendement 77
Artikel 25, alinea 1, letter c)

c) *in artikel 2* de definities aan te passen en de lijst bij te werken van internationale verdragen die voor de toepassing van deze richtlijn relevant zijn.

c) de definities aan te passen en de lijst bij te werken van internationale verdragen die voor de toepassing van deze richtlijn relevant zijn.

Motivering

Wijziging van de lijst van internationale verdragen die voor de richtlijn relevant zijn en bepaalde definities in verband met deze verdragen moet mogelijk zijn.

Amendement 78
Artikel 26

Artikel 26

schrappen

***Opname van de nieuwe inspectieregeling
in het Gemeenschapsrecht***

***Aanvullende maatregelen kunnen worden
vastgesteld overeenkomstig de in
artikel 24, lid 2, bedoelde procedures
teneinde:***

- de waarde te bepalen van elke
risicoparameter; de prestaties van de
vlaggenstaat, de aspecten inzake
classificatiebureaus en de prestaties van
rederijen dienen een hogere waarde te
krijgen dan de andere criteria;***
- de combinatie van risicoparameters te
bepalen voor elk niveau van
scheepsrisicoprofiel.***
- criteria en procedures vast te stellen
betreffende de aard en de reikwijdte van
de inspecties.***
- beginselen en modaliteiten te
ontwikkelen voor de
inspectieverbintenissen van de lidstaten.***

***De Commissie evalueert jaarlijks de
invoering van de scheepsrisicoparameters
en doet zonodig overeenkomstig de in
artikel 24, lid 2, bedoelde procedure een
voorstel om de parameters aan te passen
op grond van de opgedane ervaring of de
na te streven beleidsdoelstellingen.***

Motivering

Dit artikel kan geschrapt worden omdat in de richtlijn niet langer elementen van het huidige

stelsel van controle door de havenstaat met nieuwe bepalingen worden gemengd: de huidige bepalingen blijven van kracht tot aan de inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn.

Amendement 79
Artikel 27, titel

Sancties

Straffen

Motivering

De term "sancties" is te algemeen en biedt geen verduidelijking of verbetering van de bepalingen in het artikel.

Amendement 80
Artikel 27

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 aldus ingevoerde ***sancties*** moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn.

De lidstaten voeren een systeem in van ***straffen*** 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 aldus ingevoerde ***straffen*** moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn.

De Commissie gaat na of met de aldus vastgestelde straffen een uniforme toepassing van het controlesysteem in de Gemeenschap mogelijk is, en er geen grote onderlinge afwijkingen tussen de lidstaten ontstaan.

Motivering

De straffen die de richtlijn vastlegt moeten een zekere uniformiteit hebben zodat er geen grote onderlinge afwijkingen tussen de nationale toepassingen van het communautaire controlesysteem door de havenstaat ontstaan.

Amendement 81
Artikel 28, alinea 1

De Commissie evalueert de tenuitvoerlegging van deze richtlijn binnen 18 maanden na het verstrijken van de termijn voor de omzetting van deze richtlijn. De evaluatie omvat onder meer het aantal havenstaatinspecteurs in elke lidstaat ***en*** het aantal inspecties dat is uitgevoerd, ***met inbegrip van verplichte uitgebreide inspecties.***

De Commissie evalueert de tenuitvoerlegging van deze richtlijn binnen 18 maanden na het verstrijken van de termijn voor de omzetting van deze richtlijn. De evaluatie omvat onder meer ***de vraag of voldaan is aan de totale communautaire inspectieverplichting zoals omschreven in artikel 5***, het aantal havenstaatinspecteurs in elke lidstaat, het

aantal inspecties dat is uitgevoerd **en de werking van het billijke verdelingsmechanisme voor gemiste inspecties zoals omschreven in artikel 5 ter.**

Motivering

Rekening houdend met de wijzigingen die in de tekst zijn aangebracht ten opzichte van het oorspronkelijke herschikkingsvoorstel lijkt de noodzaak te bestaan de evaluatie tot deze nieuwe bepalingen van de richtlijn uit te breiden.

Amendement 82
Artikel 29, lid 1

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 18 maanden na de in artikel 31 vastgestelde datum aan de artikelen [...] en de punten [...] van de bijlagen [...] [artikelen en onderverdelingen daarvan alsmede punten van de bijlagen die ten opzichte van de vorige richtlijn materieel zijn gewijzigd] te voldoen. ***Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.***

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 18 maanden na de in artikel 31 vastgestelde datum aan de artikelen [...] en de punten [...] van de bijlagen [...] [artikelen en onderverdelingen daarvan alsmede punten van de bijlagen die ten opzichte van de vorige richtlijn materieel zijn gewijzigd] te voldoen.

Motivering

Deze bepaling kan vervallen omdat als gevolg van de wijzigingen in de tekst het huidige communautaire inspectiestelsel niet langer kan samengaan met het toekomstige stelsel.

Amendement 83
Bijlage I

Deze bijlage wordt geschrapt.

Motivering

Wegens de nieuwe procedure voor het selecteren van schepen afhankelijk van het risicoprofiel is deze bijlage achterhaald en kan zij vervallen.

Amendement 84
Bijlage II, titel

Belangrijkste elementen van de

Elementen van de communautaire regeling

communautaire regeling inzake
havenstaatcontrole (als bedoeld in artikel 5,
lid 2)

inzake havenstaatcontrole (als bedoeld in
artikel 5)

Motivering

Gelijktrekking met het nieuwe artikel 5.

Amendement 85
Bijlage II, deel I, alinea 1

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

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

Motivering

*Voor de duidelijkheid moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee categorieën
parameters waarmee in combinatie het risicoprofiel van het schip kan worden vastgesteld.*

Amendement 86
Bijlage II, deel I, afdeling 1, titel (nieuw)

1. Generieke parameters

Motivering

*Het type en de leeftijd van het schip zijn vaststaande gegevens die geen interpretatie vereisen:
het gaat hier om basisparameters die in hetzelfde punt moeten worden opgenomen.*

Amendement 87
Bijlage II, deel I, letter b)

b) Ouderdom van het schip
Oudere schepen vormen een groter risico.

b) Ouderdom van het schip
Schepen ouder dan twaalf jaar schepen
vormen een groter risico.

Motivering

*Het is beter de grens van twaalf jaar te handhaven voor schepen, want deze garandeert een
grotere veiligheid.*

Amendement 88
Bijlage II, deel I, letter c), punt iii)

(iii) Schepen die onder de vlag varen van
een staat die het voorwerp heeft uitgemaakt
van een **onafhankelijke** audit
overeenkomstig **de Code voor de**

(iii) Schepen die onder de vlag varen van
een staat die het voorwerp heeft uitgemaakt
van een audit overeenkomstig **het kader en
de procedures voor het vrijwillige**

tenuitvoerlegging van verplichte IMO-instrumenten, waaruit is gebleken dat de staat voldoet aan de betrokken instrumenten, worden als een lager risico beschouwd.

auditprogramma van IMO-lidstaten en die heeft aangetoond aan de betrokken instrumenten te voldoen overeenkomstig de maatregelen waarnaar wordt verwezen in artikel 6 bis, lid 3, derde streepje, danwel, totdat dergelijke maatregelen zijn aangenomen, aantoont dat een corrigerend actieprogramma is voorgelegd, worden als een lager risico beschouwd.

Motivering

Afstemming van de tekst op het internationaal maritiem recht.

Amendement 89 Bijlage II, deel I, letter f)

f) Voorgeschiedenis inzake inspecties in de Gemeenschap en het gebied dat onder het MOU van Parijs valt

i) Schepen die meer dan één keer zijn aangehouden worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen die tijdens de afgelopen 36 maanden niet zijn aangehouden en weinig tekortkomingen vertoonden worden als een lager risico beschouwd.

De in ***lid 2*** vermelde risicoparameters worden gecombineerd 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 prestaties van de vlaggenstaat, classificatiebureaus en rederijen.

2. Historische parameters

i) Schepen die meer dan één keer zijn aangehouden worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen die bij (een) inspectie(s) die in de daaraan voorafgaande 36 maanden werd(en) uitgevoerd minder dan vijf tekortkomingen vertoonden en niet zijn aangehouden, worden als een lager risico beschouwd.

iii) Schepen die tijdens de afgelopen 36 maanden niet zijn aangehouden en weinig tekortkomingen vertoonden worden als een lager risico beschouwd.

De in ***afdeling 1*** vermelde risicoparameters worden gecombineerd 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 ***scheepstype***, prestaties van de vlaggenstaat, classificatiebureaus en rederijen.

Motivering

De historische parameters veranderen afhankelijk van het onderhoud van het schip en houden verband met de resultaten van de inspecties van de schepen in de voorafgaande 36 maanden. Zij zijn dus in een specifieke afdeling samengevoegd. Met de combinatie van deze historische en generieke parameters kan een risicoprofiel voor elk schip worden vastgesteld (hoog, normaal en gering).

Amendement 90

Bijlage II, deel II, afdeling 1, alinea 1

De termijn tussen de periodieke inspecties hangt af van het risicoprofiel van het schip. Schepen met een hoog risico worden minsten om de 6 maanden aan een periodieke inspectie onderworpen. Bij schepen met een ander risicoprofiel zal de termijn tussen twee periodieke inspecties toenemen naarmate het risico afneemt.

Met vooraf vastgestelde tussenpozen worden periodieke inspecties uitgevoerd. De frequentie daarvan hangt af van het risicoprofiel van het schip. Schepen met een hoog risico worden minsten om de 6 maanden aan een periodieke inspectie onderworpen. Bij schepen met een ander risicoprofiel zal de termijn tussen twee periodieke inspecties toenemen naarmate het risico afneemt.

Motivering

De frequentie van de inspecties is gekoppeld aan het risicoprofiel van het schip. De termijn tussen de periodieke inspecties wordt vooraf vastgesteld: in het bijzonder kan deze termijn voor schepen met een hoog risico de zes maanden niet overschrijden.

Amendement 91

Bijlage II, deel II, afdeling 1, streepje 3

- Elk schip met een laag risicoprofiel dat tijdens de laatste **36** maanden niet is geïnspecteerd in een haven binnen de EU of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een laag risico komen vanaf de 24^e maand in aanmerking voor inspectie.

- Elk schip met een laag risicoprofiel dat tijdens de laatste **30** maanden niet is geïnspecteerd in een haven binnen de EU of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een laag risico komen vanaf de 24^{ste} maand in aanmerking voor inspectie.

Motivering

Nadat het schip in aanmerking komt voor een inspectie vanaf de 24^{ste} maand moet er een redelijke termijn voor het uitvoeren van de inspectie beschikbaar komen: zes maanden zijn voldoende, terwijl een jaar onnodig lang lijkt.

Amendement 92

Bijlage II, deel II, afdeling 2

2. Aanvullende inspecties

2. Aanvullende inspecties

Ongeacht de datum waarop de laatste inspectie heeft plaatsgevonden, wordt een schip onderworpen aan een inspectie wanneer een van de volgende onverwachte factoren *optreedt*:

- schepen waarvan de klassering om veiligheidsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Europese Unie of in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt,

- *schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken na de laatste inspectie in de Europese Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt,*

- schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat,

- schepen die niet 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 effluenten,

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

Ongeacht de datum waarop de laatste inspectie heeft plaatsgevonden, wordt een schip onderworpen aan een inspectie wanneer een van de volgende *hoogste voorrang vereisende of* onverwachte factoren *in het geding is*:

2.1. Hoogste voorrang vereisende factoren

Schepen waarbij een van de volgende hoogste voorrang vereisende factoren in het geding is, worden geïnspecteerd ongeacht de periode die sinds de laatste periodieke inspectie is verstreken:

- schepen waarvan de klassering om veiligheidsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Europese Unie of in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt,

- schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat,

- schepen die niet terug te vinden zijn de inspectiedatabank,

- schepen die:

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

- beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluenten,

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

- *schepen die niet hebben voldaan aan de aanmeldingsvereisten waarnaar wordt verwezen in artikel 6 van deze richtlijn, in*

Richtlijn 2000/59/EG, Richtlijn 2002/59/EG en, indien van toepassing, in Verordening (EG) nr. 725/2004,

- schepen waarop nog niet verholpen tekortkomingen zijn geconstateerd, behalve schepen waarop de tekortkomingen binnen veertien dagen na vertrek moesten worden gecorrigeerd of vóór vertrek moesten worden gecorrigeerd.

2.2. Onverwachte factoren

- Schepen waarbij de volgende onverwachte factoren in het geding zijn worden aan een inspectie onderworpen ongeacht de termijn die sinds de laatste periodieke inspectie is verstreken. Het besluit tot uitvoering van een dergelijke aanvullende inspectie wordt echter overgelaten aan het professionele oordeel van de inspecteur.

- schepen die:

- op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden, of

- niet hebben voldaan aan de aanbevelingen inzake vaarpraktijken door de toegangstrajecten tot de Oostzee, zoals gedaan in de bijlagen bij resolutie nr. 138(76) van de IMO.

- schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken na de laatste inspectie in de Europese Unie of het gebied dat onder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs valt,

- schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten duidelijke afwijkingen of tekortkomingen gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een dreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 17 van deze richtlijn,

- anderszins op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden, of

- niet hebben voldaan aan de IMO-aanbevelingen inzake vaarpraktijken.

- schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een dreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 17 van deze richtlijn,

- schepen die niet aan de verplichtingen inzake kennisgeving hebben voldaan als

bedoeld in artikel 6 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 in 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 3 maanden geleden reeds eerder werden aangehouden,

- schepen waarbij opvallende tekortkomingen werden vastgesteld,

- schepen waarbij problemen met de lading werden 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 waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft in 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 werden aangehouden,

- schepen waarbij problemen met de lading werden 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 waarbij uit informatie uit betrouwbare bron bekend is geworden dat hun risicoparameters verschillen van de vastgelegde parameters en dat het risiconiveau daardoor hoger is geworden.

(NB: met sommige van de vetgedrukte cursieve tekstgedeelten wordt aangegeven dat oude tekst is verplaatst)

Motivering

Aanvullende inspecties, onafhankelijk van de normale tussenpozen, moeten mogelijk zijn als er sprake is van onverwachte of hoogste voorrang vereisende factoren die in dit gedeelte worden opgesomd. Als zich onverwachte elementen voordoen, wordt het besluit om al of niet een aanvullende inspectie uit te voeren overgelaten aan het professionele oordeel van de inspecteur.

Amendement 93
Bijlage II, deel II, afdeling 3

3. Reikwijdte van de inspecties

Periodieke en aanvullende inspecties omvatten een onderzoek van een aantal vooraf voor elk schip bepaalde aspecten,

3. Selectieprogramma

3.1. Schepen van prioriteit I worden als volgt geïnspecteerd:

die variëren naargelang het type schip, de aard van de inspectie en de resultaten van voorgaande havenstaatcontroles. Schepen met een hoog risico, schepen die een hoger risico vormen door hun aard en ouderdom of schepen die opnieuw worden geïnspecteerd na de uitvaardiging van een weigering van toegang overeenkomstig bijlage XII, worden aan een diepgaander inspectie onderworpen.

De risicogebieden die bij elke inspectie dienen te worden gecontroleerd worden vermeld in de inspectiedatabank.

a) een uitgebreide inspectie wordt uitgevoerd op:

- ieder schip met een hoog risicoprofiel dat in de voorafgaande zes maanden niet is geïnspecteerd,

- ieder(e) passagiersvaartuig, olietanker, gastanker of chemicaliëntanker danwel bulkschip van meer dan vijftien jaar oud met een standaard risicoprofiel dat/die in de voorafgaande vijftien maanden niet is geïnspecteerd en

- ieder(e) passagiersvaartuig, olietanker, gastanker of chemicaliëntanker danwel bulkschip dat/die meer dan vijftien jaar oud is met een laag risicoprofiel dat/die in de voorafgaande 36 maanden niet is geïnspecteerd.

b) Een eerste of nadere inspectie, naar gelang wat van toepassing is, wordt uitgevoerd op:

- ieder schip dat geen passagiersvaartuig, olietanker, gastanker of chemicaliëntanker danwel bulkschip is met een ouderdom van meer dan vijftien jaar en een standaard risicoprofiel dat/die in de voorafgaande twaalf maanden niet is geïnspecteerd, en

- ieder schip dat geen passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip is met een ouderdom van meer dan vijftien jaar en een laag risicoprofiel, dat/die in de voorafgaande 36 maanden niet is geïnspecteerd.

c) Bij een hoogste prioriteit vereisende factor:

- een nadere of uitgebreide inspectie wordt overeenkomstig het professionele oordeel van de inspecteur uitgevoerd op ieder schip met een hoog risicoprofiel en op ieder(e) passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip met een ouderdom van meer dan vijftien jaar,

- een nadere inspectie wordt uitgevoerd op ieder schip dat geen passagiersvaartuig,

olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip met een ouderdom van meer dan vijftien jaar is.

3.2. Schepen van prioriteit II worden als volgt geïnspecteerd:

a) een uitgebreide inspectie kan worden uitgevoerd op:

- ieder schip met een hoog risicoprofiel dat in de voorafgaande vijf maanden niet is geïnspecteerd,

- ieder(e) passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip met een ouderdom van meer dan vijftien jaar met een standaard risicoprofiel dat/die in de voorafgaande tien maanden niet is geïnspecteerd, en

- ieder(e) passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip met een ouderdom van meer dan vijftien jaar met een laag risicoprofiel dat/die in de voorafgaande 24 maanden niet is geïnspecteerd.

b) Een eerste of nadere inspectie, naar gelang wat van toepassing is, kan worden uitgevoerd op:

- ieder schip dat geen passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip is met een ouderdom van meer dan vijftien jaar met een standaard risicoprofiel dat/die in de voorafgaande tien maanden niet is geïnspecteerd, en

- ieder schip dat geen passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip is met een ouderdom van meer dan vijftien jaar met een laag risicoprofiel dat/die in de afgelopen 24 maanden niet is geïnspecteerd.

c) Bij een onverwachte factor:

- kan een nadere of een uitgebreide inspectie, overeenkomstig het professionele oordeel van de inspecteur, uitgevoerd op ieder schip met een hoog risicoprofiel of ieder(e) passagiersvaartuig, olietanker, gastanker,

chemicaliëntanker danwel bulkschip met een ouderdom van meer dan vijftien jaar, - kan een uitgebreide inspectie worden uitgevoerd op ieder schip dat geen passagiersvaartuig, olietanker, gastanker, chemicaliëntanker danwel bulkschip is met een ouderdom van meer dan vijftien jaar.

Motivering

Met dit gedeelte worden de bepalingen uit het nieuwe artikel 7 gecompleteerd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen schepen van de prioriteit I en van prioriteit II en binnen elk van deze categorieën wordt een opsomming gegeven van de factoren op grond waarvan zo nodig een eerste of nadere inspectie gerechtvaardigd is en van de factoren die aanleiding geven tot een uitgebreide inspectie. Voor de selectie van de schepen worden dus precieze en duidelijke criteria gehanteerd, hetgeen absoluut noodzakelijk is voor een goed functionerend systeem.

Amendement 94 Bijlage II, deel III

III-INSPECTIEVERBINTENISSEN VAN DE LIDSTATEN schrappen

De lidstaten leveren een redelijke inspanning om alle schepen die een haven in de EU aandoen en in aanmerking komen voor inspectie, daadwerkelijk te inspecteren.

Elke lidstaat voert een deel uit van het totale aantal inspecties dat moet worden uitgevoerd in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Dit deel is gebaseerd op het aantal individuele schepen die een haven van de betrokken lidstaat aandoen in verhouding tot de som van alle schepen die de havens van de lidstaten aandoen.

Voorts zal de mate waarin de lidstaten deze doelstelling bereiken worden geëvalueerd in het licht van het aantal niet-uitgevoerde periodieke inspecties.

Zonodig wordt een mechanisme ontwikkeld voor een correcte verdeling van de inspecties tussen de lidstaten.

Motivering

Deze bepalingen komen al aan de orde in de nieuwe artikelen 5 bis en 5 ter van de richtlijn.

Amendement 95
Bijlage II bis (nieuw), **Scheepsrisicoprofiel**

		Profiel					
		Hoog risicoprofiel (HRP)		Standaard risicoprofiel (SRP)	Laag risicoprofiel (LRP)		
Generieke parameters		Criteria	Punten	Criteria	Criteria		
1	Scheepstype	Chemicaliëntanker Gastanker Olietanker Bulkschip Passagiersvaartuig	2	noch hoog risico, noch laag risico	Alle types		
2	Ouderdom van het schip	alle types > 12 j	1		Elke ouderdom		
3a	Vlag	Zwarte, grijze, witte lijst	Zwart - ZHR, HR, M tot HR Zwart - MR		2 1	Wit	
3b		IMO-Audit	-		-	Ja	
4a	Erkende Organisatie	Prestatie	H		-	Hoog	
			M		-	-	-
			L		Laag	1	-
			ZL		Zeer laag		-
4b		EU erkend	-		-	Ja	
5	Rederij	Prestatie	H		-	Hoog	
			M	-	-	-	
			L	Laag	2	-	
			ZL	Zeer laag		-	
Historische parameters							
6	Aantal def. vastgesteld bij elke insp. in de voorafgaande 36 maanden	Defecten	Niet van toepassing	-	≤ 5 (en ten minste een inspectie uitgevoerd in de voorafgaande 36 maanden)		
7	Aantal aanhoudingen in voorafgaande 36 maanden	Aanhoudingen	≥ 2 aanhoudingen	1	Geen aanhouding		

HRP betreft schepen die op deze criteria in totaal 5 of meer punten hebben.
LRP betreft schepen die aan alle criteria van het lage risicoprofiel voldoen.
SRP betreft schepen die noch een HRP, noch een LRP hebben.

Motivering

Schema met scheepsrisicoprofielen, als erkend door de Commissie, de Raad en het Memorandum van Parijs.

Amendement 96 Bijlage III

Kennisgeving

(als bedoeld in artikel 6)

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat overeenkomstig artikel 8, lid 1, voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt en op weg is naar een haven of ankerplaats in een lidstaat deelt de havenautoriteit of de daartoe aangestelde organisatie of instantie ten minste drie dagen voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven of vóór het vertrek in de vorige haven indien de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen de volgende informatie *mee*:

- 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

Kennisgeving

Gegevens die krachtens artikel 6, lid 2 worden medegedeeld:

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

- a) scheepsidentificatienummer (naam, roepletters, IMO-identificatienummer of MMSI nummer)
- b) geplande duur van het verblijf in de haven **en lijst van communautaire havens die gedurende dezelfde reis achtereenvolgens worden aangedaan**;
- 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.

2. Een exploitant, agent of kapitein van een ander schip dat op weg is naar een haven van een lidstaat dient de aankomst daarvan te melden overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2002/59/EG.

3. De betrokken havenautoriteit zal de voormelde informatie bij ontvangst doorsturen naar de voor de havenstaatcontrole bevoegde instantie. Indien mogelijk gebeurt dit elektronisch.

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

valt.

Motivering

In overeenstemming met het gewijzigde artikel 6, waarin de hier geschrapte bepalingen zijn opgenomen.

Amendement 97
Bijlage V, titel

NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN
"GEGRONDE REDENEN" VOOR EEN
GEDETAILLEERDE INSPECTIE
(als bedoeld in artikel 7, *lid 3*)

NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN
"GEGRONDE REDENEN" VOOR EEN
GEDETAILLEERDE INSPECTIE
(als bedoeld in artikel 7, *lid 2*)

Motivering

Gelijktrekking met het gewijzigde artikel 8.

Amendement 98
Bijlage V, punt 1

1. De schepen als omschreven in **bijlage I, deel B.I en deel B.II, alinea II-3, II-4, II-5, onder b), II-5, onder c) en II-8**

1. De schepen als omschreven in **bijlage II afdeling 3, onder a) en b)**

Motivering

Gelijktrekking met de gewijzigde bijlage II.

Amendement 99
Bijlage VII, deel A, punt 1

1. Deze richtsnoeren zijn alleen van toepassing op in artikel 3, **leden 1, 2 en 3** van Verordening (EG) nr. 725/2004 vermelde schepen die niet onder de vlag varen van de havenstaat van inspectie.

1. Deze richtsnoeren zijn alleen van toepassing op in artikel 3, **leden 1 en 2 en in voorkomend geval artikel 3, lid 3** van Verordening (EG) nr. 725/2004 vermelde schepen die niet onder de vlag varen van de havenstaat van inspectie.

Motivering

In overeenstemming met het gewijzigde artikel 9, lid 2.

Amendement 100
Bijlage VIII, titel

PROCEDURES VOOR DE
UITGEBREIDE INSPECTIE VAN
SCHEPEN
(als bedoeld in **artikel 8**)

PROCEDURES VOOR DE
UITGEBREIDE INSPECTIE VAN
SCHEPEN
(als bedoeld in **artikel 7bis**)

Motivering

Gelijktrekking met het nieuwe artikel 8 dat wordt voorgesteld.

Amendement 101
Bijlage VIII, paragraaf A

**A. MAATREGELEN OM DE
UITVOERING VAN EEN
UITGEBREIDE INSPECTIE TE
VERGEMAKKELIJKEN**

schrappen

Na ontvangst van een voorafgaande kennisgeving van een schip dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie, deelt de bevoegde instantie onverwijld mee of het schip al dan niet wordt onderworpen aan een uitgebreide inspectie.

De exploitant of kapitein van het schip zorgt ervoor dat binnen de exploitatieplanning voldoende tijd wordt uitgetrokken om een uitgebreide inspectie uit te kunnen voeren.

Ongeacht de controlemaatregelen die om veiligheidsredenen moeten worden uitgevoerd, blijft het schip in de haven of ankerplaats tot de inspectie is afgerond.

Motivering

Gelijktrekking met het nieuwe artikel 8, lid 3.

Amendement 102
Bijlage VIII, paragraaf B

B. CATEGORIEËN SCHEPEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR EEN UITGEBREIDE INSPECTIE (ZOALS BEDOELD IN ARTIKEL 8, LID 1) *Schrappen*

1. Gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan 12 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.

2. Bulkschepen die ouder zijn dan 12 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.

3. Olietankers met een bruto tonnage van ten minste 3 000 gt die ouder zijn dan 12 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.

4. Andere passagiersschepen die ouder zijn dan 12 jaar dan de passagiersschepen, bedoeld in artikel 2, onder a) en b), van Richtlijn 1999/35/EG.

Motivering

Gelijktrekking met de nieuwe bijlage II, deel 3.

Amendement 103
Bijlage VIII, paragraaf C. titel

C. PROCEDURES VOOR DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN (zoals bedoeld in artikel 8, lid 4)

C. PROCEDURES VOOR DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN

Motivering

Gelijktrekking van de tekst met artikel 8 en bijlage II: deze verwijzing kan vervallen.

Amendement 104
Bijlage X, hoofdstuk 1, punt 13

13. Naam en adres van de **eigenaar** of de exploitant van het schip

13. Naam en adres van de **rederij** of de exploitant van het schip

Motivering

Het lijkt hier meer op zijn plaats de gedefinieerde term rederij te gebruiken dan de term eigenaar.

Amendement 105
Bijlage XIII

Deze bijlage wordt geschrapt.

Motivering

Afstemming van de tekst op de wijzigingen die in artikel 17 zijn aangebracht waarin de informatie wordt vermeld die minimaal in deze rapporten moet worden opgenomen en waarin de Commissie wordt gevraagd om door middel van de comitologieprocedure naar aanleiding van de opgedane ervaring met voorstellen te komen voor een geharmoniseerd elektronisch formaat voor deze rapporten.

Amendement 106
Bijlage XV

Deze bijlage wordt geschrapt.

Motivering

Afstemming van de tekst op de wijzigingen die in artikel 20 zijn aangebracht: de zwarte lijst van rederijen die ondermaatse prestaties leveren wordt gebaseerd op het risicoprofiel van de geëxploiteerde schepen, zoals aangegeven in bijlage II.1.

TOELICHTING

1. Algemene context: waarom een herschikking van richtlijn 95/21/EG?

Richtlijn 95/21/EG heeft betrekking op een essentieel element van de veiligheid op zee: de havenstaatcontrole, met andere woorden: de inspectie van schepen die een haven van de Europese Unie binnenlopen.

Aangezien de controle door de vlaggenstaat niet voldoende waarborgen biedt over de staat waarin bepaalde vaartuigen zich bevinden, is de havenstaatcontrole een aanvullend, maar essentieel middel geworden om schepen die niet aan de normen voldoen op het spoor te komen en deze ertoe te verplichten de internationale en communautaire regels en normen op het gebied van de scheepvaart na te leven.

Richtlijn 95/21/EG werd herzien naar aanleiding van de ramp met de "Erica" in december 1999. In december 2002 vroeg de Raad de Commissie naar aanleiding van het zinken van de "Prestige" zo snel mogelijk met een voorstel te komen om de procedures voor de havenstaatcontrole te versterken. Op 27 april 2004 nam het Europees Parlement een resolutie aan naar aanleiding van de werkzaamheden van de Tijdelijke Commissie voor de verbetering van de maritieme veiligheid (MARE-Commissie), waarin werd aangedrongen op betere en regelmatigere plaatsvindende inspecties van schepen in de havens van de Europese Unie.

Met de herschikking van de richtlijn komt de Commissie dus tegemoet aan een verzoek van zowel het Parlement als de Raad. Zij is ook bedoeld ter consolidering van de richtlijn inzake de havenstaatcontrole, een stelsel dat zowel op communautair als op internationaal niveau een groot aantal veranderingen heeft ondergaan, vooral in het kader Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU van Parijs).

2. Korte schets van het voorstel en de bedoelingen van de Commissie

Naar het oordeel van uw rapporteur heeft de Commissie zich bij haar voorstel voor een herschikking van richtlijn 95/21/EG door drie doelstellingen laten leiden:

- de havenstaatcontrole doeltreffender te maken door deze vooral op schepen te richten die niet aan de normen voldoen en het verbeteren van de manier waarop het controlestelsel in de havens en ankerplaatsen van de Gemeenschap wordt toegepast;
- vereenvoudiging, verduidelijking en actualisering van een richtlijn die steeds complexer en moeizamer werd vanwege het toenemende aantal eisen dat voor de verplichte inspecties in de havens werd voorgeschreven;
- rekening houden met recente wetgevingsontwikkelingen in de Europese Unie en de lopende werkzaamheden in verband met het Memorandum van Parijs.

Op dit driedelige doel te bereiken stelt de Commissie een aantal grote veranderingen voor:

- met het voorstel wordt een nieuwe inspectieregeling ingevoerd die niet langer gebaseerd zal zijn op de kwantitatieve drempel van 25% per lidstaat te inspecteren schepen, maar op het collectieve doel van het inspecteren van alle schepen die havens en ankerplaatsen in de

Europese Unie aandoen, met daarbij frequentere inspecties voor schepen met een hoog risico. Er worden aan de hand van een combinatie van precieze parameters individuele risicoprofielen voor elk schip vastgesteld.

- De Commissie voert ook een aantal wijzigingen op de inspectieregeling in, die onder meer tot drie soorten inspecties zouden leiden: een eerste inspectie, een nadere inspectie en een uitgebreide inspectie.
- Met de herschikking van de richtlijn worden inspectieprocedures ingevoerd die met het Memorandum van Parijs ten aanzien van de veiligheid van schepen en haveninstallaties zijn vastgelegd.
- Er worden nieuwe bepalingen in de tekst opgenomen over de weigering van toegang tot de havens van de Gemeenschap.
- De Commissie stelt ook striktere criteria voor de inspecteurs vast door eisen te stellen met betrekking tot het beroepsprofiel van de inspecteurs, met andere woorden: hun kwalificaties en competentie.
- Met het voorstel worden striktere regels gegeven betreffende de verplichtingen van loodsen om bepaalde zaken te melden en ook wordt de verplichting om tekortkomingen te rapporteren tot zeeloodsen uitgebreid.
- Ten slotte voorziet het voorstel voor een herschikking in de opstelling van een zwarte lijst van rederijen.

3. Standpunt van de rapporteur

Uw rapporteur staat positief tegenover de plannen van de Commissie en steunt in grote lijnen het doel van vereenvoudiging en verbetering van de doeltreffende werking van de havenstaatcontrole.

De methode die de Commissie daarvoor heeft gekozen, namelijk een herschikking van de richtlijn, heeft uw rapporteur echter verbaasd. Met deze benadering is het voor de Commissie niet werkelijk mogelijk al haar doelstellingen te bereiken, omdat de toepassingsfeer van de voorgestelde herschikking de indruk wekt te beperkt te zijn.

In overeenstemming met de Commissie en na een voorlopige raadpleging van de Raad bepleit uw rapporteur een ambitieuzere herschikking van richtlijn 95/21/EG.

Daarom stelt uw rapporteur een tekst voor die aanzienlijk van het oorspronkelijke voorstel afwijkt, zodat het mogelijk wordt:

- de structuur van het voorstel te vereenvoudigen en het coherenter te maken; het voorstel voorziet er niet langer in de bepalingen van het bestaande inspectiestelsel te laten voortbestaan naast die van de toekomstige regeling, een verandering waarvoor onder meer het schrappen van artikel 26 en bijlage I noodzakelijk is;
- een aantal artikelen van de tekst te verduidelijken, met name de volgende artikelen:

- 5 (over het inspectiestelsel),
 - 5 bis (nieuw, over de naleving door de lidstaten van de inspectiedoelstellingen),
 - 6 bis (nieuw, over risicoprofielen van schepen),
 - 6 ter (nieuw, over de frequentie van de inspecties).
 - 7 (nieuw, over het selecteren van de schepen voor inspectie),
 - 8 (nieuw, over de verschillende soorten inspecties),
 - 9 (nieuw, over de naleving van de algemene communautaire richtsnoeren en over het Memorandum van Parijs),
 - 18 bis (nieuw, over de inspectiedatabank);
- de comitologieprocedure alleen toe te passen op het gebied waartoe deze procedure zich gewoonlijk beperkt, door bepaalde artikelen uit te sluiten van deze procedure, maar de mogelijkheid tot toepassing open te laten voor het actualiseren van bijlagen naar aanleiding van veranderingen die zich in de praktijk voordoen en wijzigingen van de communautaire en internationale wetgeving op maritiem gebied;
 - een exactere beschrijving te geven van de toekomstige inspectiedatabank die van cruciaal belang is voor het welslagen van het toekomstige inspectiestelsel;
 - het verband tussen de communautaire inspectieregeling en het inspectiestelsel van het Memorandum van Parijs te versterken en te verduidelijken.

Naar het oordeel van uw rapporteur biedt deze tekst een veel betere basis voor de eerste lezing.

Verdere amendementen kunnen echter noodzakelijk zijn om rekening te houden met de ontwikkelingen in de gedachtewisseling met de Commissie en de Raad, en ook in het kader van het Memorandum van Parijs.

Uw rapporteur acht het echter, ongeacht de resultaten van de werkzaamheden in verband met het Memorandum van Parijs, van essentieel belang dat deze herschikte richtlijn door de lidstaten wordt geaccepteerd en aangenomen. Met het grote aantal veranderingen dat in de tekst is aangebracht wordt een verduidelijking gegeven van de raakpunten met het Memorandum van Parijs en wordt het mogelijk gemaakt voor meer samenhang met dit memorandum te zorgen. Het is daarom van essentieel belang dat de Raad voorrang geeft aan de aanneming van deze herschikte richtlijn. Met een duidelijke en krachtige tekst zoals die welke nu door uw rapporteur wordt voorgesteld, zijn er geen geldige redenen meer om vóór de aanneming van deze richtlijn te wachten op de definitieve afsluiting van de werkzaamheden in het kader van het Memorandum van Parijs.

Het is mogelijk dat een aantal technische punten in verband met zaken als de toepassing van de inspectieregeling op ankerplaatsen, regels voor het indienen en behandelen van klachten, de opstelling van een zwarte lijst van te slecht presterende rederijen en inspectieprocedures nog nadere verduidelijking behoeven.

Uw rapporteur gaat daarom door met haar raadplegingen en sluit de mogelijkheid niet uit dat later nog aanvullende amendementen worden ingediend om ervoor te zorgen dat de herschikte richtlijn een solide en duidelijke basis biedt voor een communautair havenstaatcontrolestelsel.

PROCEDURE

Titel	Havenstaatcontrole (herschikte versie)			
Document- en procedurenummers	COM(2005)0588 - C6-0028/2006 - 2005/0238(COD)			
Datum indiening bij EP Datum indiening bij EP	23.11.2005			
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 1.2.2006			
Rapporteur(s) Datum benoeming	Dominique Vlasto 28.3.2006			
Behandeling in de commissie	19.4.2006	13.9.2006	22.11.2006	23.1.2007
Datum goedkeuring	26.2.2007			
Uitslag eindstemming	+:+	46		
	-:	0		
	0:0:	0		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle			
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Roland Gewalt, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos			
Datum indiening	27.3.2007			