EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad

{SWD(2016) 189 final}
{SWD(2016) 190 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1 Motivering en doel van het voorstel

In de geest van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) en de agenda voor betere regelgeving van de Commissie en als onmiddellijk vervolg op de geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen[1], doet de Commissie een reeks voorstellen om het vastgestelde potentieel voor vereenvoudiging te bewerkstelligen.

De doelstellingen van deze revisie zijn de vereenvoudiging en stroomlijning van het huidige EU-regelgevingskader voor de veiligheid van passagiersschepen om (i) EU-regels te behouden wanneer die noodzakelijk en evenredig zijn; (ii) te verzekeren dat die correct worden uitgevoerd; en (iii) mogelijke overlapping van verplichtingen en inconsistenties tussen verwante wetteksten weg te werken. Een overkoepelende doelstelling is te zorgen voor een duidelijk, eenvoudig en actueel rechtskader dat gemakkelijker uit te voeren, te controleren en te handhaven is, waardoor het algemeen veiligheidsniveau toeneemt.

Richtlijn 1999/35/EG[2] van de Raad voorziet in een aantal soorten inspecties gericht op de bijzondere veiligheidskenmerken van ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen. Die inspecties betreffen de specifieke risico's van onverdeelde voertuigdekken die de stabiliteit van het schip in gevaar brengen en het schip kwetsbaar maken voor brand, van zeer intense activiteit, het verschuiven van de lading, problemen met de waterdichtheid, ophaalbare op- en afrijkleppen en slijtage.

Een speciale keuringsregeling voor die schepen blijft noodzakelijk, maar de voorschriften van de richtlijn beantwoorden niet langer aan de realiteit. De situatie is nu helemaal anders dan bijna 20 jaar geleden, toen Richtlijn 1999/35/EG werd vastgesteld. Toen telde de EU 15 lidstaten en voer een groot aantal ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidsvaartuigen geregeld tussen EU-landen en derde landen. Bovendien is de havenstaatcontrole versterkt, vooral sinds Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad[3] in werking is getreden, waarbij een risicogebaseerde inspectieregeling is ingevoerd en de lidstaten een minimumaantal schepen met een hoog risico moeten inspecteren.

Tegenwoordig combineren de meeste lidstaten een aantal volgens Richtlijn 1999/35/EG vereiste inspecties met onderzoeken door de vlaggenstaat of inspecties in het kader van havenstaatcontroles, of hebben ze die vereiste inspecties daardoor vervangen. Door het verschillende toepassingsgebied van die inspecties en de overlappende regelgeving veroorzaakt die werkwijze problemen bij de uitvoering en handhaving van de richtlijn. In het bijzonder kan volgens het rechtskader een inspectie in het kader van havenstaatcontroles worden vervangen door een onderzoek volgens Richtlijn 1999/35/EG. Aangezien het toepassingsgebied van een onderzoek volgens Richtlijn 1999/35/EG niet alle elementen van de havenstaatcontrole omvat, veroorzaakt die overlapping in feite een lacune in de regelgeving.

---

1 De resultaten werden op 16 oktober 2015 meegedeeld aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2015) 508).

2 Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1)

3 Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

Daarom wordt voorgesteld de huidige onderzoeksvereisten voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen bij te werken, te verduidelijken en te vereenvoudigen, met behoud van hetzelfde veiligheidsniveau en de belangrijkste uitvoeringsmechanismen. Dat is geheel in overeenstemming het REFIT-programma van de Commissie en beoogt een verdere rationalisering van de inspecties van de nationale overheden en een maximalisering van de tijd gedurende welke het schip commercieel kan worden geëxploiteerd.

In die geest en met het oog op de duidelijkheid en de samenhang wordt in het voorstel de huidige richtlijn ingetrokken en vervangen door een nieuwe richtlijn. Het voorstel bevat ook bijkomende wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG.

1.2 Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied

Het voorstel is geheel in overeenstemming met de vereenvoudigingsvoorstellen tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad[4] en van Richtlijn 98/41/EG van de Raad[5]. De samenhang met Richtlijn 2009/16/EG wordt verzekerd door bijkomende wijzigingen daarvan. Die bijkomende wijzigingen zijn strikt beperkt tot het verzekeren van de samenhang met het huidige voorstel en hebben in geen geval effect op de verwachte evaluatie van Richtlijn 2009/16/EG. Het voorstel is geheel in overeenstemming met de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole en het Witboek over de toekomst van het vervoer uit 2011[6], waarin wordt erkend dat het bestaande EU-rechtskader voor de veiligheid van passagiersschepen moet worden gemoderniseerd.

1.3 Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie

Het voorstel voldoet aan de verwachtingen van de agenda voor betere regelgeving van de Commissie door ervoor te zorgen dat de bestaande regelgeving eenvoudig en duidelijk is, geen onnodige last veroorzaakt en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Het komt ook de doelstellingen na van de strategie voor het zeevervoer tot 2018[7] door te zorgen voor kwaliteitsvolle veerdiensten in het geregeld personenvervoer binnen de EU.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

2.1 Rechtsgrondslag

Aangezien het voorstel de huidige richtlijn vervangt, blijft de rechtsgrondslag artikel 100, lid 2, VWEU (oud artikel 80, lid 2, VEG), waarin wordt voorzien in bepalingen voor de zeevaart.

2.2 Subsidiariteit

Op verzoek van de lidstaten[8] is de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen grotendeels geïnspireerd op en gevormd naar de internationale

---

4 Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

5 Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

6 Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM/2011/0144).

7 Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM/2009/0008).

8 Resolutie van de Raad van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off-passagiersschepen (94/C 379/05), PB C 379 van 31.12.1994, blz. 8.

voorschriften, als reactie op een aantal ernstige ongevallen (bv. met de Herald of Free Enterprise en de Estonia). De meeste lidstaten zijn betrokken als vlaggenstaat én havenstaat.

Hoewel op EU-niveau gemeenschappelijke regels zijn vastgesteld voor passagiersschepen, met inbegrip van ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen voor binnenlandse reizen, is dat niet het geval voor internationale reizen, waarop de internationale verdragen van toepassing zijn. De internationale verdragen staan aanzienlijke afwijkingen en uiteenlopende interpretaties van de veiligheidsnormen toe. Passagiers die in de EU reizen, hebben recht op hetzelfde veiligheidsniveau, ongeacht het soort schip of dienst.

Bij gebrek aan een handhavingsmechanisme op internationaal niveau blijft de EU-onderzoeksregeling voor zowel nationale als internationale passagiersschepen een eerste vereiste voor de handhaving van een hoog beveiligingsniveau voor mensenlevens op passagiersschepen en voor de uitsluiting van schepen die niet aan de normen voldoen. Alle exploitanten, ongeacht hun nationaliteit of de vlag waaronder hun schepen en vaartuigen varen, hebben ook de garantie dat zij in EU-wateren op gelijke voet kunnen concurreren, zowel voor internationale als binnenlandse reizen. Geharmoniseerde voorwaarden voor de exploitatie van ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen van en naar havens in de EU en een gemeenschappelijk veiligheidsniveau kunnen dan ook niet worden verwezenlijkt door eenzijdig optreden van de lidstaten.

2.3 Evenredigheid

In het licht van de recentste technologische en juridische ontwikkelingen wordt een voorstel ter verduidelijking van de bestaande eisen en ter verwijdering van overlappingen en achterhaalde concepten beschouwd als de enige evenredige en consistente optie. Dankzij het voorstel komt het huidige hoge veiligheidsniveau niet in het gedrang en worden een beter gebruik van middelen, een gerichtere aanpak en duidelijker veiligheidseisen mogelijk.

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel blijft een richtlijn de meest geschikte vorm om de vastgestelde doelstellingen te bereiken. Een richtlijn legt gemeenschappelijke beginselen en een geharmoniseerd veiligheidsniveau op en verzekert de handhaving van de regels, maar elke lidstaat kan de toepasselijke praktische en technische procedures zelf kiezen. Daardoor is elke lidstaat verantwoordelijk om te bepalen welke uitvoeringsinstrumenten het best passen in zijn eigen bestel. Een richtlijn zorgt er tevens voor dat de met dit voorstel beoogde vereenvoudiging maximaal wordt doorgevoerd.

2.4 Keuze van het instrument

Het voorstel voor een nieuwe richtlijn ter vervanging van de bestaande bleek de beste oplossing om de duidelijkheid en samenhang van de regelgeving te verzekeren. Het alternatief was een reeks wijzigingen van de huidige richtlijn, maar dat werd verworpen wegens het grote aantal en het soort wijzigingen dat moet worden aangebracht.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

3.1 Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving

Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat de belangrijkste doelstellingen van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van schepen op het gebied van passagiersveiligheid en de interne markt doorgaans worden gehaald en nog altijd zeer relevant zijn. Het EU-rechtskader inzake de veiligheid van passagiersschepen heeft geleid tot een gemeenschappelijk

veiligheidsniveau voor passagiersschepen in de EU, een gelijk speelveld voor marktdeelnemers en een toegenomen overdracht van schepen tussen de lidstaten. Uit de geschiktheidscontrole is ook gebleken dat het veiligheidsniveau en de efficiëntie en de evenredigheid van sommige wettelijke voorschriften verder kunnen worden verbeterd. Op een aantal gebieden zijn aanbevelingen gedaan om een aantal dubbelzinnige, achterhaalde of overlappende eisen te vereenvoudigen, te verduidelijken en in te trekken:

(a) overlappingen vermijden tussen de specifieke onderzoeken op grond van Richtlijn 1999/35/EG, uitgebreide inspecties op grond van artikel 14 van Richtlijn 2009/16/EG en Verordening (EU) nr. 428/2010 van de Commissie;

(b) overlappingen vermijden tussen de specifieke onderzoeken volgens Richtlijn 1999/35/EG en de jaarlijkse onderzoeken door de vlaggenstaat als bedoeld in Richtlijn 2009/21/EG (voor internationale reizen) en Richtlijn 2009/45/EG (voor binnenlandse reizen);

(c) het overtollige concept "staat van ontvangst" als bedoeld in Richtlijn 1999/35/EG schrappen (met behoud van de mogelijkheid van gezamenlijke inspecties) en de term "onderzoek" vervangen door "inspectie";

(d) verduidelijken dat de twee jaarlijkse inspecties van ro-ro-passagiersschepen als bedoeld in Richtlijn 1999/35/EG, moeten plaatsvinden met regelmatige tussenpozen van zes maanden.

3.2 Raadplegingen van belanghebbenden

Gezien de technische aard van de beoogde voorstellen werd een doelgerichte raadpleging als het meest geschikte instrument verkozen. Nationale deskundigen werden geraadpleegd binnen de deskundigengroep inzake de veiligheid van passagiersschepen. Er werd een workshop georganiseerd waarvoor zowel de lidstaten als sector- en passagiersverenigingen waren uitgenodigd. De beoogde maatregelen zijn herhaaldelijk voorgesteld. Voorts konden alle belanghebbenden commentaar geven via een online antwoordformulier in het stappenplan op de Europa-website[9].

In het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit voorstel zijn een samenvatting van de raadpleging en gedetailleerde commentaar op de opmerkingen tijdens het raadplegingsproces opgenomen. De beoogde vereenvoudigingsmaatregelen werden door de grote meerderheid van nationale deskundigen gesteund, maar er werden wel opmerkingen gemaakt over de exacte formulering van enkele voorstellen. Daarom zijn alle suggesties grondig onderzocht en zijn de voorstellen waar nodig gewijzigd. Bovendien hebben sommige deskundigen vragen gesteld over de praktische en technische uitvoeringsaspecten. Die zijn behandeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij het voorstel en zijn opgenomen in het uitvoeringsplan.

Belanghebbenden uit de sector stonden erop dat de kernbeginselen van het huidige regelgevingskader ongewijzigd bleven, terwijl de passagiersvereniging pleitte voor een verbeterd veiligheidsniveau en waarschuwde voor een afzwakking. Het voorstel garandeert daarom dat het huidige veiligheidsniveau wordt gehandhaafd en, voor zover mogelijk in het kader van de vereenvoudiging, wordt opgetrokken (bv. door te verduidelijken dat de twee jaarlijkse inspecties volgens de huidige richtlijn moeten plaatsvinden met regelmatige tussenpozen van zes maanden).

[9] http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

3.3 Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Deze beoordeling is hoofdzakelijk gebaseerd op de gegevens die werden verzameld tijdens de geschiktheidscontrole, zoals vermeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Een nieuwe koers: geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen", dat is goedgekeurd op 16 oktober 2015[10].

Behalve die gegevens en de raadpleging in het kader van de geschiktheidscontrole was voor dit vereenvoudigingsvoorstel de inbreng nodig van technische en juridische deskundigen voor de concrete verwoording van de technische definities en een duidelijke juridische formulering. Die deskundigheid werd intern bijeengebracht, in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) en van de deskundigengroep inzake de veiligheid van passagiersschepen. Daarover wordt verslag uitgebracht in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit voorstel.

3.4 Effectbeoordeling

Het voorstel is een onmiddellijk vervolg op de geschiktheidscontrole waarin de te vereenvoudigen punten in detail werden vastgesteld en het vereenvoudigingspotentieel werd beoordeeld. Zoals in het stappenplan wordt benadrukt, zullen de beoogde maatregelen wellicht geen significante gevolgen hebben (d.w.z. andere dan niet-meetbare effecten zoals juridische duidelijkheid, rechtszekerheid of eenvoud) en zijn er geen wezenlijk andere oplossingen gevonden. Overeenkomstig de richtsnoeren voor betere regelgeving van de Commissie is geen volledige effectbeoordeling uitgevoerd.

Toch gaat het vereenvoudigingsvoorstel vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie waarin de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole worden aangehaald en de grondgedachte van de voorgestelde oplossingen uit technisch en juridisch oogpunt wordt uitgelegd. Het werkdocument omvat een samenvatting van en commentaar op de raadpleging van belanghebbenden die ter ondersteuning van dit initiatief is uitgevoerd. Er is ook een uitvoeringsplan bijgevoegd.

3.5 Gezonde regelgeving en vereenvoudiging

De belangrijkste doelstelling van dit voorstel is ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving haar doel bereikt. Het vereenvoudigingspotentieel ligt hoofdzakelijk in niet-meetbare effecten, zoals juridische duidelijkheid, rechtszekerheid en eenvoud. De belangrijkste kwantificeerbare factor heeft betrekking op het wegwerken van overlappingen en inconsistenties tussen de specifieke onderzoeken in het kader van de huidige richtlijn, de uitgebreide inspecties in het kader van de havenstaatcontrole en de jaarlijkse onderzoeken door de vlaggenstaat. De beoogde vereenvoudiging zal niet alleen de vastgestelde lacune in de regelgeving opvullen, maar zal waarschijnlijk ook de inspecties van de nationale overheden verder rationaliseren en ervoor zorgen dat schepen maximaal beschikbaar zijn voor de commerciële exploitatie.

Het maximale combinatiepotentieel is geraamd op ongeveer 900 000 euro (d.w.z. in de hele EU zullen in het kader van de huidige richtlijn ongeveer 670 autonome onderzoeken minder worden uitgevoerd, gesteld dat dezelfde schepen in dienst blijven), waarvan een deel reeds is gerealiseerd door verschillende soorten inspecties te combineren. Voorts vormen de complexiteit van de inspectieregelingen, de overlappende bepalingen van de verschillende stukken wetgeving en de verschillende formuleringen een aanzienlijke last voor alle

[10] SWD(2015) 197.

belanghebbenden. Daardoor worden de uitvoering, de controle en de handhaving voor alle betrokken partijen nodeloos bemoeilijkt.

3.6 Grondrechten

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

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

5.1 Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en rapportage

Het voorstel gaat vergezeld van een uitvoeringsplan dat een lijst bevat van de nodige acties om de vereenvoudigingsmaatregelen uit te voeren en waarin de belangrijkste technische, juridische en tijdgebonden uitvoeringsproblemen worden opgesomd.

Er zijn adequate monitoring- en rapportageregelingen vastgesteld, zonder dat dit nieuwe rapportageverplichtingen en de administratieve lasten met zich meebrengt. De belangrijkste gegevens over de vloot, ongevallen en naleving zullen worden verzameld met de hulp van het EMSA, de inspectiedatabank (THETIS) en de deskundigengroep inzake de veiligheid van passagiersschepen, en op basis van de databank van het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (EMCIP). Aangezien de volledige cyclus van de voorziene controlebezoeken van het EMSA naar schatting 5 jaar duurt, moet de beoordelingscyclus van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen worden vastgesteld op 7 jaar.

5.2 Toelichtende stukken

Toelichtende stukken zijn niet nodig, aangezien het niet om substantiële of complexe vereenvoudigingsmaatregelen gaat.

5.3 Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel

Toepassingsgebied en definities

In artikel 1 wordt het toepassingsgebied van de richtlijn afgebakend, waarbij die vaartuigen worden uitgesloten die zijn onderworpen aan de volgens Richtlijn 2009/16/EG uitgevoerde inspecties in het kader van havenstaatcontroles. Bijgevolg is het toepassingsgebied beperkt tot ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten verzekeren tussen havens in dezelfde lidstaat of tussen een haven in een lidstaat en een haven in een derde land, waarbij het schip onder de vlag van de lidstaat in kwestie vaart.

In artikel 2 worden enkele overtollige definities en verwijzingen geschrapt, zoals "passagier", "lidstaat van ontvangst", "internationale reis" en "certificaat van vrijstelling". Voorts wordt de verwijzing geschrapt naar het onderzoek naar ongevallen op zee, dat nu onder Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad[11] valt. De definities van een aantal andere begrippen worden bijgewerkt om rekening te houden met wijzigingen in de Europese

[11] Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114).

of internationale (IMO-)wetgeving, en om ervoor te zorgen dat de definities in overeenstemming worden gebracht met die van Richtlijn 2009/16/EG.

Inspecties vóór aanvang van de dienst

De artikelen 3 en 4 voorzien in een systeem van scheepsgebaseerde (in plaats maatschappijgebaseerde) inspecties vóór de aanvang van een geregelde dienst. Het vaartuig moet worden geïnspecteerd overeenkomstig bijlage II en er moeten ook een aantal in bijlage I vermelde punten inzake veiligheidsbeheer worden gecontroleerd. Artikel 4 betreft situaties waarin een schip onlangs is geïnspecteerd of is overgeplaatst naar een dienst met vergelijkbare kenmerken. In de volledige tekst wordt "onderzoeken" vervangen door "inspecties" omdat dit beter aansluit bij de gereglementeerde activiteit.

Regelmatige inspecties, inspectieverslagen, uitvaarverbod, beroep en kosten

In artikel 5 wordt bepaald dat schepen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, tweemaal per jaar met een bepaalde tussentijd geïnspecteerd moeten worden en dat een van die inspecties moet worden uitgevoerd tijdens een geregelde overvaart. Ook is bepaald dat de lidstaat ervoor kan kiezen om de inspectie te combineren met jaarlijks uit te voeren onderzoek van het schip door de vlaggenstaat. Dat zou zowel de overheid als de reder minder last moeten bezorgen.

In de artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 11 zijn de bepalingen betreffende inspectieverslagen, uitvaarverboden, beroep, kosten, de inspectiedatabank en sancties in overeenstemming gebracht met die van Richtlijn 2009/16/EG. Hoewel Richtlijn 2009/16/EG niet voorziet in een uitvaarverbod, is dit ingegeven door het vasthoudingsbevel bij havenstaatcontroles.

Wijzigingsprocedure

De artikelen 12 en 13 zijn in overeenstemming gebracht met de bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met betrekking tot de uitoefening van de bevoegdheden van de Commissie ten aanzien van gedelegeerde handelingen.

Wijziging van Richtlijn 2009/16/EG

Artikel 14 voorziet in een bijkomende wijziging van Richtlijn 2009/16/EG om ervoor te zorgen dat de huidige inhoud en frequentie van inspecties van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen worden behouden.

Intrekking

Artikel 15 bepaalt dat Richtlijn 1999/35/EG wordt ingetrokken en verwijst naar de overeenkomstige concordantietabel in bijlage IV.

Beoordelingsbepalingen

Artikel 16 specificeert de beoordelingsbepalingen.

2016/0172 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[12],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[13],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Uniewetgeving betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen dateert van 1999. Er moet rekening worden gehouden met de vorderingen bij de uitvoering van de havenstaatcontroleregeling die is vastgesteld bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad[14] en met de ervaring die is opgedaan tijdens de werking van het memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole, dat is ondertekend in Parijs op 26 januari 1982.

(2) Uit een geschiktheidscontrole[15] in het kader van het programma voor gezonde regelgeving (REFIT) is gebleken dat het Unierecht inzake de veiligheid van passagiersschepen voor een gemeenschappelijk veiligheidsniveau voor passagiersschepen in de EU heeft gezorgd. Uit de controle is ook gebleken dat naarmate de Uniewetgeving inzake de veiligheid van passagiers zich in de loop van de jaren heeft ontwikkeld als reactie op verschillende behoeften en situaties, er een zekere mate van overlapping en verdubbeling is ontstaan die kan en moet worden gestroomlijnd en vereenvoudigd om de administratieve lasten voor reders te verminderen en de inspanningen van de maritieme instanties van de lidstaten te rationaliseren.

---

12 PB C , , blz. .

13 PB C , , blz. .

14 Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

15 COM(2015) 508.

(3) Waar mogelijk combineren de meeste lidstaten de verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten reeds met andere soorten onderzoeken en inspecties, namelijk onderzoeken door de vlaggenstaat en inspecties in het kader van de havenstaatcontrole. Om het aantal inspecties verder te verminderen en ervoor te zorgen dat het schip maximaal beschikbaar is voor de commerciële exploitatie, moeten vaartuigen die onderworpen zijn aan inspecties in het kader van de havenstaatcontrole worden overgebracht naar Richtlijn 2009/16/EG en moet het toepassingsgebied van die richtlijn worden beperkt tot ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten verzekeren tussen een haven in een lidstaat en een haven in een derde land, waarbij het schip onder de vlag van de lidstaat in kwestie vaart.

(4) Het concept "staat van ontvangst" is vóór de uitbreiding van 2004 ingevoerd bij Richtlijn 1999/35/EG van de Raad[16] om de samenwerking met derde landen te vergemakkelijken. Dat concept is niet langer relevant en moet dus worden geschrapt.

(5) In Richtlijn 1999/35/EG is bepaald dat per periode van twaalf maanden een specifiek onderzoek en een onderzoek tijdens een geregelde dienst moet worden uitgevoerd door de staten van ontvangst. Het doel van dit voorschrift is ervoor te zorgen dat die twee inspecties worden verricht met een bepaalde tussentijd, maar uit de geschiktheidscontrole in het kader van het REFIT is gebleken dat dit niet altijd het geval is. Om een einde te maken aan die onduidelijkheid en een gemeenschappelijk veiligheidsniveau te garanderen, moet worden verduidelijkt dat de twee jaarlijkse inspecties moeten plaatsvinden met regelmatige tussenpozen van ongeveer zes maanden.

(6) In Richtlijn 1999/35/EG wordt over "onderzoeken" in plaats van "inspecties" gesproken. Met het woord "onderzoek" wordt in internationale verdragen de plicht van vlaggenstaten bedoeld om toezicht te houden op de naleving door schepen van de internationale normen en, in voorkomend geval, certificaten af te geven of te verlengen. De speciale inspectieregeling voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen op geregelde diensten kan echter niet als een onderzoek worden beschouwd en de desbetreffende inspectieformulieren worden niet en mogen ook niet worden beschouwd als zeewaardigheidscertificaten. Daarom moet de term "onderzoek" worden vervangen door "inspectie" als wordt verwezen naar specifieke onderzoeken van ro-ro-passagiersschepen zoals momenteel bedoeld in Richtlijn 1999/35/EG.

(7) Om rekening te houden met de ontwikkelingen op internationaal niveau en de opgedane ervaring, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om wijzigingen aan de internationale instrumenten, indien nodig, uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn en de technische eisen te actualiseren. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden geschikte raadplegingen organiseert, ook op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen worden uitgevoerd overeenkomstig de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord "Beter wetgeven" van 13 april 2016. Met name om ervoor te zorgen dat het Europees Parlement en de Raad op gelijke voet kunnen deelnemen aan de voorbereiding van de gedelegeerde

[16] Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

handelingen, ontvangen zij alle documenten op hetzelfde moment als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die de gedelegeerde handelingen voorbereiden.

(8) Richtlijn 2009/16/EG moet worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat de inhoud en de frequentie van inspecties van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen worden behouden. Specifieke bepalingen voor inspecties en controles van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten die in aanmerking komen voor havenstaatcontrole, moeten derhalve worden overgebracht naar Richtlijn 2009/16/EG.

(9) Gezien de volledige cyclus van controlebezoeken van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, moet de Commissie de uitvoering van deze richtlijn uiterlijk [zeven jaar na de datum vermeld in de tweede alinea van artikel 17, lid 1] evalueren en daarover verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten samen met de Commissie alle nodige gegevens voor de evaluatie verzamelen.

(10) Om de juridische duidelijkheid en consistentie te vergroten en gezien het aantal wijzigingen, moet Richtlijn 1999/35/EG worden ingetrokken en Richtlijn 2009/16/EG dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst verzekeren tussen een haven in een lidstaat, waarvan ze de vlag voeren, en een haven in een derde land, of die worden gebruikt voor binnenlandse reizen op een geregelde dienst in zeegebieden waarin schepen van klasse A mogen worden gebruikt overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad[17].

2. De lidstaten mogen deze richtlijn toepassen op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die op een geregelde dienst worden gebruikt voor binnenlandse reizen in zeegebieden waar andere dan de in lid 1 bedoelde scheepsklassen worden gebruikt.

Artikel 2
Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

(1) "ro-ro-veerboot": een passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het vaartuig op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

(2) "hogesnelheidspassagiersvaartuig": een hogesnelheidsvaartuig als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het Solas-verdrag van 1974, in de meest actuele versie, dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

[17] Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

(3) "Solas-verdrag van 1974": het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, samen met de protocollen en wijzigingen daarop, in de meest actuele versie;

(4) "High Speed Craft Code": de "Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen", als vastgelegd bij Resolutie MSC.36 (63) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO van 20 mei 1994, of de "Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000" (HSC-code van 2000), als vastgelegd bij IMO-resolutie MSC.97 (73) van december 2000, in de meest actuele versie;

(5) "geregelde dienst": een reeks overvaarten van ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

a) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

b) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

(6) "zeegebied": een zeegebied dat voorkomt op een lijst die is vastgesteld overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2009/45/EG;

(7) "certificaten":

a) voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden gebruikt voor internationale reizen, de veiligheidscertificaten die zijn afgegeven volgens respectievelijk het Solas-verdrag van 1974 of de High Speed Craft Code, samen met de desbetreffende registers van uitrusting;

b) voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden gebruikt voor binnenlandse reizen, de veiligheidscertificaten die zijn afgegeven overeenkomstig Richtlijn 2009/45/EG, samen met de desbetreffende registers van uitrusting;

(8) "administratie van de vlaggenstaat": de bevoegde autoriteiten van de staat onder wiens vlag de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig gerechtigd is te varen;

(9) "binnenlandse reis": een reis in zeegebieden van een haven van een lidstaat naar dezelfde of een andere haven binnen die lidstaat;

(10) "erkende organisatie": een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad[18] erkende organisatie;

(11) "maatschappij": de eigenaar van de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig of enige andere organisatie of persoon, bijvoorbeeld de beheerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig van de eigenaar heeft overgenomen en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, zich ertoe heeft verbonden

[18] Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 47).

alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die zijn opgelegd door de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code);

(12) "inspecteur": een werknemer in de overheidssector of andere persoon die door de bevoegde autoriteit van de lidstaat is gemachtigd om de in deze richtlijn bedoelde inspecties uit te voeren en aan die bevoegde instantie verantwoording verschuldigd is, en voldoet aan de minimumcriteria als bedoeld in bijlage XI bij Richtlijn 2009/16/EG.

Artikel 3

Inspecties vóór aanvang van de dienst

1. Vóór een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt gebruikt op een geregelde dienst waarop deze richtlijn van toepassing is, voeren de lidstaten een inspectie vóór aanvang van de dienst uit, die bestaat uit:

   (a) een controle van de naleving van de eisen van bijlage I;

   (b) een inspectie overeenkomstig bijlage II, om zich ervan te vergewissen dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan de nodige vereisten voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst.

2. Van de inspectie vóór aanvang van de dienst kan worden afgezien als het vaartuig in de voorgaande zes maanden is onderworpen aan een jaarlijks onderzoek door de vlaggenstaat of een inspectie door een lidstaat waarbij de relevante procedures en richtsnoeren voor onderzoeken worden gevolgd zoals omschreven in de geconsolideerde versie van IMO-resolutie A1053 (27) (Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification (HSSC), 2011) of als procedures met hetzelfde doel in acht worden genomen.

3. De inspectie vóór aanvang van de dienst wordt uitgevoerd door een inspecteur. Het onderzoek door de vlaggenstaat of de inspectie door de lidstaat, als bedoeld in lid 2, wordt uitgevoerd door een inspecteur of een erkende organisatie die door de vlaggenstaat is gemachtigd onderzoeken of inspecties uit te voeren met als doel ervoor te zorgen dat aan alle vereisten van deze richtlijn wordt voldaan.

4. Als een lidstaat daarom verzoekt, moeten maatschappijen vooraf het bewijs leveren dat aan de voorschriften van bijlage I is voldaan, maar niet vroeger dan een maand voor de inspectie vóór aanvang van de dienst.

Artikel 4

Uitzonderingen op de verplichte inspectie vóór aanvang van de dienst

1. Als een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig zal worden gebruikt op een andere geregelde dienst, houdt de lidstaat rekening met de inspecties en onderzoeken die eerder voor die veerboot of dat hogesnelheidspassagiersvaartuig zijn uitgevoerd voor gebruik op een voorgaande, onder deze richtlijn vallende geregelde dienst. Als de lidstaat genoegen neemt met die eerdere inspecties en onderzoeken en van mening is dat zij relevant zijn voor de nieuwe exploitatieomstandigheden, hoeven de in artikel 3, lid 1, bedoelde inspecties en onderzoeken niet te worden uitgevoerd vóór de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

2. Op verzoek van een maatschappij kunnen de lidstaten er vooraf mee instemmen dat de voorgaande inspecties en onderzoeken van toepassing zijn op de nieuwe operationele omstandigheden.

3. Als door onvoorziene omstandigheden snel een vervangende ro-ro-veerboot of een vervangend hogesnelheidspassagiersvaartuig moet worden ingezet om de continuïteit van de dienst te verzekeren en lid 1 niet van toepassing is, kan de lidstaat toestemming geven om de veerboot of het vaartuig te gebruiken, mits:

   (a) bij een visuele inspectie en documentencontrole geen vermoeden rijst dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet voldoet aan de vereisten voor een veilige exploitatie, en

   (b) de lidstaat de in artikel 3, lid 1, bedoelde inspectie vóór aanvang van de dienst binnen één maand uitvoert.

Artikel 5

Regelmatige inspectie

1. De lidstaten verrichten eens in de twaalf maanden:

   (a) een inspectie overeenkomstig bijlage II, en

   (b) een inspectie tijdens een geregelde dienst, niet eerder dan vijf maanden, maar niet later dan zeven maanden na de inspectie. Die inspectie omvat de in bijlage III genoemde punten en voldoende punten van de bijlagen I en II, zodat kan worden gewaarborgd dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig blijft voldoen aan alle nodige vereisten voor een veilige exploitatie.

   Een overeenkomstig artikel 3 uitgevoerde inspectie vóór aanvang van de dienst wordt beschouwd als een inspectie voor de toepassing van dit artikel.

2. De in lid 1 bedoelde inspectie kan, naar goeddunken van de lidstaat, worden uitgevoerd tegelijkertijd of in combinatie met het jaarlijks onderzoek door de vlaggenstaat of een inspectie waarbij de toepasselijke procedures en richtsnoeren voor onderzoeken worden gevolgd zoals omschreven in de geconsolideerde versie van IMO-resolutie A1053 (27) (Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification (HSSC), 2011) of als procedures met hetzelfde doel in acht worden genomen.

3. Een lidstaat verricht een onderzoek overeenkomstig bijlage II telkens als de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig ingrijpende reparaties, verbouwingen of aanpassingen ondergaat, of als er een verandering van beheer of een overgang naar een andere klasse plaatsvindt. De lidstaat kan in geval van verandering van beheer of een overgang naar een andere klasse de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig evenwel vrijstellen van de in dit lid voorgeschreven inspectie na rekening te hebben gehouden met eerder uitgevoerde inspecties van de veerboot of het vaartuig en mits die verandering of overgang niet van invloed is op de veilige exploitatie ervan.

Artikel 6

Kennisgeving en inspectieverslag

1. Nadat een inspectie overeenkomstig deze richtlijn is uitgevoerd, stelt de inspecteur een verslag op conform bijlage IX van Richtlijn 2009/16/EG.

2. De in het verslag opgenomen gegevens worden meegedeeld aan de in artikel 10 bedoelde inspectiedatabank. De kapitein ontvangt een kopie van het inspectieverslag.

Artikel 7

Verhelpen van tekortkomingen, uitvaarverbod en opschorting van inspectie

1. De lidstaten zorgen ervoor dat elke tekortkoming die tijdens een overeenkomstig deze richtlijn uitgevoerde inspectie is bevestigd of aan het licht gekomen, wordt verholpen.

2. Als er sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid of de gezondheid of die onmiddellijk gevaar opleveren voor de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig en het leven van de bemanning en de passagiers, zorgt de lidstaat ervoor dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig een uitvaarverbod krijgt opgelegd. De kapitein ontvangt een kopie van het uitvaarverbod.

3. Het uitvaarverbod wordt pas opgeheven als het gevaar is weggenomen of als de lidstaat besluit dat het schip, eventueel onder eventuele noodzakelijke voorwaarden, mag uitvaren of dat de activiteit mag worden hervat zonder gevaar voor de veiligheid en gezondheid van de passagiers en de bemanning, of voor de ro-ro-veerboot, het hogesnelheidspassagiersvaartuig of andere schepen.

4. Als dergelijke tekortkoming niet meteen kan worden verholpen in de haven waar ze is bevestigd of aan het licht is gekomen, kan de lidstaat het schip toestaan om verder te varen naar de geschikte reparatiewerf die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkoming kan worden verholpen.

5. Als de algemene toestand van een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig duidelijk niet aan de normen voldoet, kan de lidstaat in uitzonderlijke omstandigheden de inspectie van de veerboot of het vaartuig opschorten tot de maatschappij de nodige maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet langer een manifest gevaar oplevert voor de veiligheid of de gezondheid of een onmiddellijke bedreiging vormt voor het leven van de bemanning en de passagiers, of voldoet aan de toepasselijke eisen van de relevante internationale verdragen.

6. Als de lidstaat de inspectie overeenkomstig lid 5 opschort, geldt voor de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig automatisch een uitvaarverbod. Het uitvaarverbod wordt opgeheven als de inspectie is hervat en met succes afgerond, en als aan de voorwaarden van lid 3 en artikel 9, lid 2, is voldaan.

7. Om havencongestie te vermijden kan de lidstaat toestaan dat een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig waarvoor een uitvaarverbod geldt, naar een ander deel van de haven wordt verplaatst als dat op een veilige manier kan gebeuren. Het risico op havencongestie is echter geen criterium om te beslissen of een uitvaarverbod wordt opgelegd of opgeheven. Havenautoriteiten of haveninstanties regelen de opvang van dergelijke schepen.

Artikel 8

Recht op beroep

1. De maatschappij heeft het recht om in beroep te gaan tegen een uitvaarverbod dat door de lidstaat wordt opgelegd. Het beroep heeft geen opschortende werking,

behalve als overeenkomstig het nationaal recht voorlopige maatregelen worden toegestaan. Overeenkomstig hun nationale wetgeving moeten de lidstaten daartoe passende procedures instellen en handhaven.

2. De autoriteit van de lidstaat informeert de kapitein van de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig waarvoor een uitvaarverbod geldt, over het recht van beroep en de toepasselijke procedures. Als ten gevolge van een beroep of een verzoek van de maatschappij een uitvaarverbod wordt ingetrokken of gewijzigd, zorgen de lidstaten ervoor dat de in artikel 10 bedoelde inspectiedatabank onmiddellijk wordt gewijzigd.

Artikel 9
Kosten

1. Als tijdens de in de artikelen 3 en 5 bedoelde inspecties tekortkomingen worden bevestigd of aan het licht komen die een uitvaarverbod rechtvaardigen, worden alle kosten in verband met de inspectie door de maatschappij gedragen.

2. Het uitvaarverbod wordt pas opgeheven als de volledige betaling is gebeurd of een toereikende waarborg voor de vergoeding van de kosten is verstrekt.

Artikel 10
Inspectiedatabank

1. De Commissie zorgt voor de ontwikkeling, het onderhoud en de bijwerking van een inspectiedatabank waarin alle nodige informatie is opgeslagen voor de toepassing van het bij deze richtlijn ingestelde inspectiesysteem, of voor de verdere verbetering van de in artikel 24 van Richtlijn 2009/16/EG bedoelde inspectiedatabank.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de gegevens van de overeenkomstig deze richtlijn uitgevoerde inspecties, met inbegrip van tekortkomingen en uitvaarverboden, worden overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid of het uitvaarverbod opgeheven. Met betrekking tot de bijzonderheden van de informatie zijn de bepalingen van bijlage XIII van Richtlijn 2009/16/EG van overeenkomstige toepassing.

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

4. De Commissie zorgt ervoor dat via de inspectiedatabank alle relevante gegevens met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn kunnen worden opgevraagd op basis van de inspectiegegevens die door de lidstaten worden verstrekt.

5. De lidstaten hebben toegang tot alle in de inspectiedatabank geregistreerde gegevens die relevant zijn voor de toepassing van het bij deze richtlijn en Richtlijn 2009/16/EG ingestelde inspectiesysteem.

Artikel 11
Sancties

De lidstaten voeren een sanctiesysteem in voor inbreuken op overeenkomstig deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden uitgevoerd. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

Artikel 12

Wijzigingsprocedure

1. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen, om rekening te houden met de internationale ontwikkelingen , met name binnen de IMO, en op grond van de opgedane ervaring de technische voorschriften te verbeteren.

2. De Commissie is alleen bevoegd om overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze richtlijn met als doel wijzigingen van de in artikel 2 genoemde internationale instrumenten van het toepassingsgebied van de richtlijn uit te sluiten, als er op basis van een evaluatie van de Commissie een manifest risico bestaat dat door die internationale wijzigingen de bij de maritieme wetgeving van de Unie vastgestelde normen voor de maritieme veiligheid, voor het voorkomen van verontreiniging door schepen of voor de bescherming van de levens- en arbeidsomstandigheden aan boord van schepen worden verlaagd, of die wijzigingen onverenigbaar zijn met de maritieme wetgeving van de Unie.

Artikel 13

Uitoefening van bevoegdheidsdelegatie

1. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel vastgestelde voorwaarden.

2. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [datum van de inwerkingtreding] voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn vastgesteld in het interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

7. Een gedelegeerde handeling volgens welke een wijziging van de internationale instrumenten overeenkomstig artikel 12, lid 3, van het toepassingsgebied van deze richtlijn wordt uitgesloten, wordt ten minste drie maanden vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betreffende wijziging vastgesteld, of vóór de beoogde datum van inwerkingtreding

van die wijziging. In de periode vóór de inwerkingtreding van de gedelegeerde handeling onthouden de lidstaten zich van elk initiatief dat erop gericht is de wijziging in de nationale wetgeving op te nemen of de wijziging van het desbetreffende internationale instrument toe te passen.

Artikel 14

Wijziging van Richtlijn 2009/16/EG

Richtlijn 2009/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) Aan artikel 2 worden de volgende punten 25 tot en met 28 toegevoegd:

"25. "ro-ro-veerboot": een passagiersvaartuig dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het vaartuig op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

26. "hogesnelheidspassagiersvaartuig": een hogesnelheidsvaartuig als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het Solas-verdrag van 1974, in de meest actuele versie, dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

27. "geregelde dienst": een reeks overvaarten van ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

(i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

(ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

28. "inspectie vóór aanvang van de dienst": een inspectie van een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn valt, vóór de aanvang van een geregelde dienst, om te controleren of aan de voorschriften van artikel 3 en de bijlagen I en II bij Richtlijn [XXXX] is voldaan.;

(2) Aan artikel 3, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Deze richtlijn is eveneens van toepassing op inspecties van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden uitgevoerd buiten een haven of ankerplaats tijdens een geregelde dienst overeenkomstig artikel 14 bis.";

(3) Het volgende artikel 14 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 14 bis

Inspecties van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op een geregelde dienst

1. Vóór een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet op een geregelde dienst waarop deze richtlijn van toepassing is, voeren de lidstaten een inspectie vóór aanvang van de dienst uit overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn [XXXX] om zich ervan te vergewissen dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan de vereisten voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst en om na te gaan of de voorschriften van bijlage I bij Richtlijn [XXXX] worden nageleefd.

2. Gedurende elke periode van twaalf maanden worden ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen onderworpen aan twee inspecties in het kader van de havenstaatcontrole. Een van die inspecties wordt tijdens een geregelde dienst in een van de volgende vormen uitgevoerd , afhankelijk van de keuze van de lidstaat:

(a) een uitgebreide inspectie; of

(b) een inspectie die de in bijlage III genoemde punten en voldoende punten van de bijlagen I en II van Richtlijn [XXXX] omvat, zodat de lidstaat zich ervan kan vergewissen dat de veerboot of het vaartuig blijft voldoen aan alle vereisten voor een veilige exploitatie.

3. De lidstaten houden bij het plannen van inspecties van ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar behoren rekening met het vaar- en onderhoudsschema van de veerboot of het vaartuig. Een lidstaat kan ermee instemmen een inspectie van een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig uit te voeren op verzoek van een andere lidstaat.

4. Als een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig aan een inspectie is onderworpen, wordt die inspectie in de inspectiedatabank geregistreerd als een uitgebreide inspectie, en in aanmerking genomen voor de doeleinden van de artikelen 10, 11 en 12 en om de naleving van de inspectieverplichting van elke lidstaat te berekenen, voor zover alle in bijlage VII bij deze richtlijn genoemde elementen zijn gedekt.";

(4) in artikel 15 wordt lid 3 geschrapt;

(5) in artikel 16 wordt lid 1 vervangen door:

"1. Een lidstaat mag de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen weigeren van ieder schip dat:

– vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de zwarte lijst, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van Parijs heeft ondertekend, of

– vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de grijze lijst, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van Parijs heeft ondertekend.

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

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

(6) in artikel 22 wordt lid 2 vervangen door:

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

De inspecteur van de bevoegde instantie van de havenstaat mag tijdens de inspectie van een ro-ro-schip of hogesnelheidspassagiersvaartuig worden vergezeld door een inspecteur van de havenstaat van een andere lidstaat of, op verzoek van de maatschappij, door een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat van het vaartuig.".

Artikel 15
Intrekking

Richtlijn 1999/35/EG wordt ingetrokken.

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

Artikel 16
Evaluatie

De Commissie evalueert de uitvoering van deze richtlijn en legt de resultaten van die evaluatie voor aan het Europees Parlement en de Raad uiterlijk [zeven jaar na de datum vermeld in de tweede alinea van artikel 17, lid 1].

Artikel 17
Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk [12 maanden na de inwerkingtreding] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

   Zij passen die bepalingen toe vanaf [12 maanden na de inwerkingtreding].

   Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

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

Artikel 18
Inwerkingtreding

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

Artikel 19
Adressaat

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*