



## Regeling havenstaatcontrole 2011

16 december 2010

Nr. VenW/BSK-2010/205862

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op richtlijn nr. 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU L 131), richtlijn nr. 1999/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Unie aandoen (PbEG L 14), richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEU L 208), richtlijn nr. 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 323), verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115), verordening (EG) nr. 536/2008 van de Europese Commissie van 13 juni 2008 ter uitvoering van artikel 6, derde lid, en 7 van Verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen en tot wijziging van die verordening (PbEU L 156), verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129) en de artikelen 5, 29 en 30 van de Wet havenstaatcontrole.

Besluit:

### § 1. Algemene bepalingen

#### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *controle*: controle als bedoeld in artikel 4 van de Wet havenstaatcontrole;
- b. *nachttijd*: het tijdvak tussen 18:00 uur en 08:00 uur in de periode vanaf de laatste zondag van de maand maart tot en met de laatste zaterdag van de maand oktober, en het tijdvak tussen 17:00 uur en 08:00 uur in de periode vanaf de laatste zondag van de maand oktober tot en met de laatste zaterdag van de maand maart;
- c. *prioriteitsklasse I*: prioriteitsklasse waarin schepen als bedoeld in artikel 12, onderdeel a, van de richtlijn worden opgenomen, die aan een inspectie moeten worden onderworpen;
- d. *prioriteitsklasse II*: prioriteitsklasse waarin schepen als bedoeld in artikel 12, onderdeel b, van de richtlijn worden opgenomen, die voor een inspectie in aanmerking komen;
- e. *richtlijn 1999/95/EG*: richtlijn nr. 1999/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Unie aandoen (PbEG L 14);
- f. *richtlijn nr. 2002/59/EG*: richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEU L 208);
- g. *richtlijn 2008/106/EG*: richtlijn nr. 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 323);
- h. *verordening (EG) 536/2008*: verordening (EG) nr. 536/2008 van de Europese Commissie van 13 juni 2008 ter uitvoering van artikel 6, lid 3, en 7 van Verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen en tot wijziging van die verordening (PbEU L 156);
- i. *verordening (EG) 725/2004*: verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129);
- j. *verordening (EG) 782/2003*: verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115);
- k. *wet*: Wet havenstaatcontrole.



## Artikel 2

De aanwijzing, bedoeld in artikel 1, onder I, van de wet kan plaatsvinden indien de desbetreffende ambtenaar voldoet aan ten minste de eisen van bijlage XI van de richtlijn.

### *§ 2. Inspectieverplichtingen*

## Artikel 3

De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voeren jaarlijks een totaal aantal inspecties dan wel controles uit van schepen van prioriteitsklassen I en II dat ten minste het in artikel 5, tweede lid, onderdeel b, van richtlijn 2009/16/EG bedoelde aandeel van Nederland in het totale aantal jaarlijks in de Europese Unie en in het onder het MOU vallende gebied uit te voeren inspecties bedraagt.

## Artikel 4

1. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voeren inspecties dan wel controles uit van alle schepen van prioriteitsklasse I, te weten:
  - a. schepen met een hoog risicoprofiel, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 10 van richtlijn 2009/16/EG, die in de laatste 6 maanden niet zijn geïnspecteerd in een haven binnen de Europese Unie of gebied dat onder het MOU valt;
  - b. schepen met een normaal risicoprofiel, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 10 van richtlijn 2009/16/EG, die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd in een haven binnen de Europese Unie of gebied dat onder het MOU valt;
  - c. schepen met een laag risicoprofiel, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 10 van richtlijn 2009/16/EG, die in de laatste 36 maanden niet zijn geïnspecteerd in een haven binnen de Europese Unie of gebied dat onder het MOU valt; en
  - d. schepen waarvoor dwingende factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2A, van richtlijn 2009/16/EG.
2. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voeren voorts inspecties dan wel controles uit van schepen als bedoeld in artikel 11, vijfde lid, van de wet.

## Artikel 5

1. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I dat de havens van Nederland, met uitzondering van ankerplaatsen, aandoet groter is dan het inspectieaandeel, bedoeld in artikel 3, wordt geacht te zijn voldaan aan de in dat artikel opgenomen verplichting, indien een aantal inspecties op schepen van prioriteitsklasse I wordt uitgevoerd dat ten minste dit inspectieaandeel bedraagt en ten hoogste 30% van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die de havens aandoet, niet wordt geïnspecteerd.
2. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II dat de havens van Nederland, met uitzondering van ankerplaatsen, aandoet kleiner is dan het inspectieaandeel, bedoeld in artikel 3, wordt geacht te zijn voldaan aan de in dat artikel opgenomen verplichting, indien de op grond van artikel 4, eerste lid, voorgeschreven inspecties van prioriteitsklasse I worden uitgevoerd en ten minste 85% van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse II dat de havens van Nederland aandoet wordt geïnspecteerd.

## Artikel 6

1. In het geval dat de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat niet in staat zijn de in artikel 4, eerste lid, voorgeschreven inspecties dan wel controles volledig uit te voeren, wordt geacht te zijn voldaan aan de in dat lid opgenomen verplichting indien deze gemiste inspecties dan wel controles:
  - a. ten hoogste 5% bedragen van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I met een hoog risicoprofiel, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 10 van richtlijn 2009/16/EG, die de havens aandoen; en
  - b. ten hoogste 10% bedraagt van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I zonder het onder a bedoelde hoog risicoprofiel, die de havens aandoen.
2. Onverminderd het eerste lid, geven de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat voorrang aan inspecties dan wel controles van schepen die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Europese Unie aandoen.
3. Voor zover het betreft schepen op ankerplaatsen binnen de jurisdictie van een haven, geldt het



tweede lid slechts ten aanzien van schepen van prioriteitsklasse I met een hoog risicoprofiel, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 10 van richtlijn 2009/16/EG.

#### Artikel 7

1. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat kunnen een inspectie of controle van een schip van prioriteitsklasse I uitstellen, indien de inspectie of controle kan worden uitgevoerd:
  - a. de eerst volgende keer dat het schip opnieuw een haven aandoet, op voorwaarde dat het schip in de tussentijd geen andere haven in de Europese Unie of in het onder het MOU vallend gebied heeft aangedaan en het uitstel niet meer dan 15 dagen bedraagt; of
  - b. binnen 15 dagen in een andere haven in de Europese Unie of in het onder het MOU vallende gebied, op voorwaarde dat de staat waar die haven gelegen is, zich vooraf bereid heeft verklaard de inspectie uit te voeren.
2. De in het eerste lid bedoelde bevoegdheid kan niet worden uitgeoefend, indien in de vorige haven ten aanzien van het schip al is besloten tot uitstel van inspectie dan wel controle.

#### Artikel 8

1. Voor de toepassing van artikel 6, eerste lid, wordt niet als een gemiste inspectie dan wel controle aangemerkt, mits deze wordt geregistreerd in de inspectiedatabank:
  - a. de op grond van artikel 7, eerste lid, uitgestelde inspectie dan wel controle van een schip van prioriteitsklasse I;
  - b. de inspectie dan wel controle van een schip van prioriteitsklasse I die niet is uitgevoerd omdat:
    - 1°. dit naar het oordeel van de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu; of
    - 2°. het schip uitsluitend gedurende de nachttijd een haven aandoet.
2. Tevens wordt voor de toepassing van artikel 6, eerste lid, niet als een gemiste inspectie dan wel controle aangemerkt de inspectie dan wel controle van een schip in een ankerplaats onder jurisdictie van een haven die niet is uitgevoerd, indien:
  - 1°. het schip binnen 15 dagen in een andere haven in de Europese Unie of in het onder het MOU vallende gebied wordt geïnspecteerd overeenkomstig bijlage I van richtlijn 2009/16/EG;
  - 2°. het schip uitsluitend gedurende de nachttijd de ankerplaats aandoet, of gedurende een zodanig korte tijd de ankerplaats aandoet dat de inspectie dan wel controle niet naar behoren kan worden uitgevoerd, mits de reden voor het niet uitvoeren ervan in de inspectiedatabank wordt geregistreerd; of
  - 3°. het uitvoeren van de inspectie dan wel controle naar het oordeel van een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat een gevaar oplevert voor de veiligheid van deze ambtenaar, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu, mits de reden voor het niet uitvoeren ervan in de inspectiedatabank wordt geregistreerd.
3. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat nemen maatregelen om er voor te zorgen dat schepen die regelmatig gedurende de nachttijd een haven aandoen, met uitzondering van schepen die regelmatig gedurende de nachttijd ankerplaatsen in een haven aandoen, in voorkomende gevallen worden geïnspecteerd.

#### Artikel 9

1. De volgende schepen van prioriteitsklassen I en II komen in aanmerking voor een uitgebreide inspectie:
  - a. schepen met een hoog risicoprofiel;
  - b. passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen, ouder dan 12 jaar; en
  - c. schepen als bedoeld in artikel 11, vijfde lid, van de wet.
2. Als het schip niet wordt geselecteerd voor een uitgebreide inspectie, deelt een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat dit na ontvangst van de melding, bedoeld in artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, aan het schip mee.

#### Artikel 10

1. Aan een uitgebreide inspectie worden onderworpen:
  - a. de in artikel 9, eerste lid, onderdeel a, bedoelde schepen van prioriteitsklasse I die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd en de in dit artikellid bedoelde schepen van prioriteits-



- klasse II die in de laatste vijf maanden niet zijn geïnspecteerd, indien geselecteerd voor inspectie;
- b. de in artikel 9, eerste lid, onderdeel b, bedoelde schepen:
    - 1°. van prioriteitsklasse I met een normaal risicoprofiel die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd;
    - 2°. van prioriteitsklasse II met een normaal risicoprofiel die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, indien geselecteerd voor inspectie;
    - 3°. van prioriteitsklasse II met een laag risicoprofiel die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd, indien geselecteerd voor inspectie; en
  - c. de in artikel 9, eerste lid, onder c, bedoelde schepen.
2. Aan een eerste of, in voorkomend geval, meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen andere dan de in artikel 9, eerste lid, onderdeel b, bedoelde schepen:
    - a. van prioriteitsklasse I met een normaal risicoprofiel, die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd;
    - b. van prioriteitsklasse II met een normaal risicoprofiel die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, indien geselecteerd voor inspectie;
    - c. van prioriteitsklasse II met een laag risicoprofiel die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd, indien geselecteerd voor inspectie.
  3. Aan een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie, afhankelijk van het professionele oordeel van de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, worden onderworpen schepen als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdelen a en b:
    - a. ten aanzien waarvan een dwingende factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2a van de richtlijn geldt;
    - b. ten aanzien waarvan een onverwachte factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2b van de richtlijn geldt, indien geselecteerd voor inspectie.
  4. Aan een meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen andere dan de in artikel 9, eerste lid, onderdeel b, bedoelde schepen:
    - a. ten aanzien waarvan een dwingende factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2a van de richtlijn geldt;
    - b. ten aanzien waarvan een onverwachte factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2b geldt, indien geselecteerd voor inspectie.
  5. In aanvulling op de in bijlage IV van richtlijn 2009/16/EG genoemde certificaten en documenten, inspecteren dan wel controleren de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat de documenten genoemd in artikel 4, eerste lid, van richtlijn 1999/95/EG en de certificaten en documenten genoemd in bijlage 4 bij het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijk aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44).
  6. Bij een inspectie, meer gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie of controle volgen de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat de richtsnoeren en procedures, bedoeld in Bijlage VI van de richtlijn, alsmede de procedures, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van richtlijn 1999/95/EG en in artikel 23 van richtlijn 2008/106/EG.
  7. Gegronde redenen voor een meer gedetailleerde inspectie als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de wet zijn in ieder geval de redenen genoemd in bijlage V van richtlijn 2009/16/EG alsmede de omstandigheden, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van richtlijn nr. 1999/95/EG.

#### **Artikel 11**

1. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat kunnen een schip onderwerpen aan een controle als bedoeld in artikel 7 van verordening (EG) nr. 782/2003 en artikel 3 van verordening (EG) nr. 536/2008.
2. Tenzij er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat een schip niet voldoet aan de in het eerste lid genoemde verordening (EG) nr. 782/2003, blijft de inspectie beperkt tot:
  - a. een verificatie van de documenten die op grond van artikel 6, eerste lid, onder a en b, van de verordening aan boord dienen te zijn; of
  - b. een beperkte monsterneming van het aangroeiwerende verfsysteem van het schip, zonder afbreuk te doen aan de integriteit, structuur of werking van het aangroeiwerende verfsysteem.
3. Indien er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de in het eerste lid genoemde verordening (EG) nr. 782/2003, onderwerpt een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat het schip aan een meer gedetailleerde inspectie.



## Artikel 12

Een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat moet zich ervan vergewissen dat elke tijdens de inspectie geconstateerde tekortkoming wordt verholpen in overeenstemming met de verdragen.

### *§ 3. Verplichtingen voor de kapitein en exploitant*

## Artikel 13

1. De exploitant of de kapitein van het schip dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie zorgt ervoor dat voldoende tijd beschikbaar is in de exploitatieplanning voor deze inspectie.
2. Onverminderd de om veiligheidsredenen uit te voeren controles, blijft het schip in de haven totdat de in het eerste lid bedoelde inspectie is uitgevoerd.

### *§ 4. Informatieverstrekking*

## Artikel 14

Het inspectierapport, bedoeld in artikel 3, derde lid, van de wet, is opgesteld conform bijlage IX van de richtlijn.

## Artikel 15

1. Indien een schip is aangehouden legt de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij de kennisgeving ingevolge artikel 8, derde lid, van de wet tevens het inspectierapport over. Bovendien doet hij, indien zulks van belang is, ook mededeling van de aanhouding, onder overlegging van het inspectierapport, aan de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de classificatiecertificaten of de certificaten die namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen worden afgegeven.
2. Indien een schip is aangehouden wegens overtreding van de internationale voorschriften inzake de arbeids- en rusttijden volgens het verdrag, genoemd in artikel 1, onderdeel b, onder 6o van de wet, stelt de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, naast de personen en instanties, genoemd in artikel 8, derde lid, van de wet, tevens de exploitant van het betrokken schip daarvan in kennis en vermeldt in de kennisgeving tevens welke vereiste corrigerende maatregelen noodzakelijk zijn.
3. Op de opheffing van de aanhouding is het eerste lid van overeenkomstige toepassing.
4. Indien een schip, aangehouden in een andere havenstaat dan Nederland, in Nederland bij een reparatiewerf zal worden gerepareerd, stelt een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat de bevoegde autoriteit van de desbetreffende havenstaat in kennis van de maatregelen die in Nederland zijn genomen.
5. Indien het in het vierde lid bedoelde schip zich niet naar de afgesproken reparatiewerf begeeft, waarschuwt een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere bij het MOU aangesloten havenstaten.
6. Indien een aangehouden schip een haven uitvaart zonder te voldoen aan de door de ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gestelde en goedgekeurde voorwaarden, waarschuwt deze onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere bij het MOU aangesloten havenstaten.

## Artikel 16

1. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat registreren in de inspectiedatabank:
  - a. het uitstel van een inspectie, bedoeld in artikel 7;
  - b. de reden op grond waarvan wordt afgezien van een inspectie op grond van artikel 7; en
  - c. de gegevens in verband met inspecties die op grond van de wet zijn uitgevoerd, zodra het inspectieverslag is voltooid of de eventuele aanhouding van een schip is opgeheven.
2. De havenbeheerders registreren in de inspectiedatabank:
  - a. de werkelijke aankomst- en vertrektijd van elk schip dat een haven aandoet, alsook een identificatiecode van de betrokken haven; en
  - b. de melding, bedoeld in artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart.



3. De ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat valideren de gegevens, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, binnen 72 uur gevalideerd met het oog op de publicatie ervan.
4. De gegevens, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a worden aan de inspectiedatabank bezorgd via het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie 'SafeSeaNet' als bedoeld in artikel 3, onder s, van richtlijn 2002/59/EG.

#### **Artikel 17**

De ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat die over aanwijzingen beschikt als bedoeld in artikel 3 van richtlijn 1999/95/EG rapporteert daarover aan de administratie van de vlaggenstaat van het betrokken schip.

#### **Artikel 18**

De ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat die een overtreding constateert van verordening (EG) 725/2004 doet daarvan mededeling aan de burgemeester.

#### **Artikel 19**

1. Indien een havenbeheerder bij de uitoefening van zijn normale taak opmerkt dat een 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, stelt hij een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat daarvan onmiddellijk in kennis.
2. Voorts deelt een havenbeheerder aan een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat informatie mee betreffende:
  - 1°. schepen die niet hebben voldaan aan de voorschriften inzake meldingen, bedoeld in artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, artikel 5, eerste, derde en vierde lid, van het Scheepvaartreglement territoriale zee en, in voorkomend geval, verordening (EG) 725/2004;
  - 2°. schepen die zijn uitgevaren zonder te hebben voldaan aan artikelen 12b, 12c en 12d van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen; en
  - 3°. schepen die om beveiligingsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht de haven te verlaten.
3. Bij de melding van tekortkomingen van het schip door de loods op grond van artikel 24 Besluit certificaatloodsen of artikel 4 Voorschriftenbesluit registerloodsen en bij de in kennisstelling van tekortkomingen van het schip door de havenbeheerder op grond van het eerste lid, worden, zo mogelijk elektronisch, de volgende gegevens verstrekt:
  - 1°. scheepsinformatie (naam, IMO-identificatienummer, roepletter en vlaggenstaat);
  - 2°. informatie betreffende de vaarroute (laatste aanloophaven, haven van bestemming); en
  - 3°. beschrijving van de aan boord vastgestelde klaarblijkelijke anomalieën.

### *§ 5. Klachten*

#### **Artikel 20**

1. De Inspecteur-Generaal behandelt namens de minister de klachten als bedoeld in artikel 1, onderdeel p, van de wet. De Inspecteur-Generaal kan deze bevoegdheid mandateren aan de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
2. Een klacht als bedoeld in artikel 1, onderdeel p, van de wet wordt onmiddellijk aan een eerste toets onderworpen, teneinde vast te stellen of de klacht met redenen is omkleed.
3. Naar aanleiding van met redenen omklede klachten worden passende maatregelen genomen. In ieder geval worden alle direct bij de klacht betrokken personen de gelegenheid geboden hun standpunt kenbaar te maken.
4. De identiteit van de indiener van de klacht wordt niet bekendgemaakt aan de kapitein of de eigenaar van het betrokken schip. Bij elk gesprek met de bemanningsleden wordt vertrouwelijkheid gegarandeerd.
4. Indien de klacht ongegrond wordt geacht, wordt de indiener van de klacht van deze beslissing en de motivering daarvan op de hoogte gesteld.



5. De vlaggenstaat en, indien passend, de Internationale Arbeidsorganisatie, worden geïnformeerd over klachten als bedoeld in het derde lid, en de naar aanleiding van deze klacht genomen maatregelen.

## *§ 6. Slotbepalingen*

### **Artikel 21**

1. De artikelen 3 tot en met 10, 13, 15 tweede lid, 16, 17, 18 en 20 zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen.
2. De artikelen 10, vijfde en zevende lid, en 14 zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen voor zover de inhoud van deze artikelen zich daartegen verzet.
3. Voor de aanhouding van een vissersvaartuig zijn de onderdelen 2.2, 2.4 tot en met 2.8, 2.10 tot en met 2.13, 3.2.1 tot en met 3.2.9, 3.2.12, 3.2.14, 3.3, 3.4, 3.5, 3.7, 3.9, 3.10 en 3.11 van Bijlage X van de richtlijn niet van toepassing.

### **Artikel 22**

Een wijziging van een op grond van deze regeling toepasselijke richtlijn gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

### **Artikel 23**

Een wijziging van het MOU gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop de betrokken wijziging in werking treedt.

### **Artikel 24**

Artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart komt te luiden:

#### **Artikel 4b**

1. De kapitein, de exploitant of de agent van een schip dat op weg is naar een haven als bedoeld in artikel 1 van de Wet havenstaatcontrole en dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 9, meldt de aankomst daarvan door de in bijlage III bij de richtlijn opgenomen informatie mee te delen aan de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
2. De mededeling, bedoeld in het eerste lid, geschiedt ten minste drie dagen voor de verwachte tijd van aankomst in de haven, of voor het vertrek uit de vorige haven, als de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen.

### **Artikel 25**

De Regeling havenstaatcontrole wordt ingetrokken.

### **Artikel 26**

Deze regeling treedt in werking met ingang van het tijdstip waarop het bij koninklijke boodschap van 6 juli 2010 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met de implementatie van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (32 441) tot wet is verheven en die wet in werking treedt.

### **Artikel 27**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling havenstaatcontrole 2011.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



## TOELICHTING

### Algemeen

Deze regeling vormt tezamen met het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole (32 441) de implementatie van richtlijn (EG) nr. 2009/16 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU L 131) (hierna: de richtlijn). Deze richtlijn moet op 1 januari 2011 zijn geïmplementeerd.

De richtlijn bevat de gemeenschappelijke bepalingen voor het controleren van buitenlandse schepen in EU-havens op de naleving van mondiale scheepvaartverdragen op het gebied van veiligheid aan boord, leef- en werkomstandigheden aan boord en voorkoming van mariene verontreiniging. De richtlijn vervangt richtlijn nr. 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole (PbEG L 157) (hierna: richtlijn 95/21). De belangrijkste wijziging betreft de introductie van een effectiever inspectieregime. Richtlijn 95/21 gaat uit van een meer kwantitatieve benadering waarbij ten minste 25% van de buitenlandse schepen die een EU-lidstaat aandoen moet worden gecontroleerd. De richtlijn kent een meer kwalitatieve benadering. De doelstelling is om alle buitenlandse schepen die EU-havens aandoen te controleren, waarbij schepen die een groot risico vormen vaker worden gecontroleerd en schepen die goed presteren minder vaak. Gewezen zij op de memorie van toelichting bij voornoemd wetsvoorstel, waarin dit nieuwe inspectiesysteem nader is toegelicht.

Gelet op het overwegend technische en gedetailleerde karakter van de bepalingen van de richtlijn met betrekking tot het nieuwe inspectieregime en de mogelijkheid dat deze bepalingen in de toekomst gewijzigd worden, is ervoor gekozen deze bepalingen te implementeren via de onderhavige regeling (in plaats van via de Wet havenstaatcontrole zelf).

Daarnaast bevat de richtlijn een uitbreiding van de maatregelen die lidstaten moeten nemen om schepen die een duidelijk risico vormen voor de veiligheid op zee en het mariene milieu de toegang tot hun havens te weigeren. Naarmate het schip vaker wordt aangehouden, is de periode gedurende welke het schip de toegang wordt geweigerd langer en zijn de voorwaarden voor opheffing van de weigering strenger. Uiteindelijk – indien de exploitant van het schip bestendig in gebreke blijft herstelmaatregelen te nemen – kan het schip permanent de toegang tot alle EU-havens worden geweigerd. De richtlijn wordt op dit punt geïmplementeerd met voornoemd wetsvoorstel.

Omdat de implementatie van de richtlijn leidt tot wijziging van een groot aantal bepalingen van de Regeling havenstaatcontrole, is ervoor gekozen deze regeling in te trekken en een nieuwe regeling vast te stellen (Regeling havenstaatcontrole 2011).

In de memorie van toelichting bij voornoemd wetsvoorstel tot wijziging van de Wet havenstaatcontrole is ingegaan op de uitvoeringslasten, de effecten voor het Nederlandse bedrijfsleven en de administratieve lasten die samenhangen met de implementatie van de richtlijn. Voor een toelichting hierop zij derhalve verwezen naar deze memorie van toelichting.

### Inwerkingtreding

Het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling wijkt af van de voorgeschreven tijdstippen volgens het systeem van vaste verandermomenten (Kamerstukken II 2009–2010, 29 515, nr. 309). Deze afwijking is mogelijk, omdat de regeling de implementatie van Europese regelgeving betreft.

### Artikelsgewijs

#### Artikel 1, onderdelen c en d

Artikel 1, onderdeel c, geeft aan welke schepen in prioriteitsklasse I vallen. Het betreft schepen als genoemd in artikel 12, eerste lid, onderdeel a, van de richtlijn, te weten schepen met een hoog risicoprofiel, normaal risicoprofiel en laag risicoprofiel, die respectievelijk de laatste 6 maanden, 12 maanden en 36 maanden niet zijn geïnspecteerd in een haven of ankerplaats binnen de Europese Unie of gebied dat onder het MOU valt en schepen waarvoor dwingende factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2A, van richtlijn 2009/16/EG (hierna: de richtlijn). Deze schepen, genoemd in artikel 4, eerste lid, onderdelen a, b en c, moeten aan een inspectie worden onderworpen volgens de in bijlage I, deel II, punt 3A beschreven selectieregeling.

Artikel 1, onderdeel d, geeft aan welke schepen in prioriteitsklasse II vallen. Het betreft schepen als genoemd in artikel 12, eerste lid, onderdeel b, van de richtlijn, te weten schepen met een hoog risicoprofiel, normaal risicoprofiel en laag risicoprofiel, die respectievelijk de laatste 5 maanden, 10 maanden en 24 maanden niet zijn geïnspecteerd in een haven of ankerplaats binnen de Europese Unie





of gebied dat onder het MOU valt en schepen waarvoor onverwachte factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2B van de richtlijn.

### **Artikelen 3 en 4**

Artikel 3 bevat de jaarlijkse inspectieverplichting van de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) Deze verplichting betreft het aandeel te controleren schepen van prioriteitsklassen I en II van Nederland in het totaal aantal jaarlijks in de Europese Unie en in het onder het ParisMoU vallende gebied uit te voeren inspecties van prioriteitsklassen I en II. Dit aandeel (de zogenoemde fair share) is gebaseerd op het aantal individuele buitenlandse schepen dat de havens van Nederland aandoet in verhouding tot de som van de individuele buitenlandse schepen die de havens van alle lidstaten en staten in de ParisMoU regio aandoen.

De bevoegdheid van de ambtenaren van de IVW om buitenlandse schepen van prioriteitsklassen I en II en andere, niet tot deze klassen behorende, schepen te inspecteren dan wel controleren is neergelegd in de artikelen 3 en 4 van de wet. De richtlijn verplicht ertoe om deze bevoegdheid uit te oefenen ten aanzien van schepen van prioriteitsklasse I. Ter uitvoering hiervan bepaalt artikel 4 dat deze schepen *moeten* worden onderworpen aan een inspectie.

Inspecties dan wel controles van schepen die behoren tot prioriteitsklassen I en II worden voor de toepassing van artikel 3 (de inspectieverplichting) als uitgevoerde inspectie aangemerkt. Inspecties dan wel controles van schepen die niet tot genoemde prioriteitsklassen behoren worden voor de toepassing van artikel 3 niet als uitgevoerde inspectie aangemerkt.

Er zij op gewezen dat met 'havens' in artikel 4 en in de overige artikelen van de regeling, bedoeld wordt zowel op havens als op ankerplaatsen onder jurisdictie van havens. Dit volgt uit de definitie van 'haven', zoals deze met voornoemd wetsvoorstel (het nieuwe artikel 1d van de Wet havenstaatcontrole) is voorgesteld. Dit is slechts anders indien dit expliciet is aangegeven, zoals het geval is in artikel 5.

### **Artikelen 5 en 6**

De bepalingen van de richtlijn maken het mogelijk om de in de artikelen 3 en 4 neergelegde algemene regel met een zekere mate van flexibiliteit toe te passen. Een bepaald percentage aan te inspecteren schepen mag worden gemist, waarbij wel geldt dat lidstaten voorrang moeten geven aan inspecties van schepen die niet vaak havens in de Europese Unie aandoen. Afwijkingen zijn verder mogelijk indien het totale aantal schepen die de havens van lidstaten aandoen afwijkt van het voor die lidstaat berekende inspectieaandeel. Deze bepalingen van de richtlijn zijn geïmplementeerd in respectievelijk de artikelen 5 en 6 van de regeling.

### **Artikelen 7 en 8**

De richtlijn bevat de mogelijkheid om in bepaalde situaties de inspectie van schepen van prioriteitsklasse I uit te stellen. Hieraan is uitvoering gegeven in artikel 7. Deze uitgestelde inspecties worden niet als een gemiste inspectie in de zin van artikel 6 aangemerkt, mits het uitstel van deze inspecties in de inspectiedatabank wordt geregistreerd. Ter implementatie van de richtlijn bepaalt artikel 8 van de regeling bovendien dat ook inspecties van schepen in een haven (waaronder op grond van artikel 1d van de wet ook schepen in ankerplaatsen onder jurisdictie van een haven vallen) die niet zijn uitgevoerd om nader genoemde operationele redenen, niet als een gemiste inspectie in de zin van artikel 6 worden aangemerkt, mits de reden voor het missen van deze inspecties in de inspectiedatabank wordt geregistreerd. Hetzelfde geldt met betrekking tot niet uitgevoerde inspecties dan wel controles van schepen in een ankerplaats onder jurisdictie van een haven die niet zijn uitgevoerd, indien aan nader genoemde voorwaarden is voldaan. Ook hier geldt dat de reden voor het missen van de inspectie in de inspectiedatabank moet worden geregistreerd. Alleen indien het schip ten aanzien waarvan de inspectie niet is uitgevoerd, in een andere haven of ankerplaats binnen de Europese Unie of het ParisMOU wordt geïnspecteerd binnen vijftien dagen, geldt geen verplichting tot registratie van de reden van het missen van de inspectie.

### **Artikelen 9 en 10**

Op grond van artikel 3 van de wet kan een ambtenaar van de IVW een buitenlands schip aan een inspectie dan wel controle onderwerpen en, indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de toestand van het schip, de uitrusting, de bemanning of de leef- en werkomstandigheden aan boord niet in overeenstemming zijn met de gegevens van de vereiste certificaten of documenten of met de voorschriften van de relevante verdragen, een meer gedetailleerde inspectie dan wel controle. De richtlijn verplicht echter in bepaalde gevallen tot een uitgebreide inspectie dan wel (onmiddellijk) tot een meer gedetailleerde inspectie. Aan deze bepalingen van de richtlijn, die betrekking hebben op het



type inspectie dat moet worden uitgevoerd, is in artikel 9 en 10 van de regeling uitvoering gegeven. Daarbij is ervoor gekozen om in artikel 9 eerst aan te geven welke schepen in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie en in artikel 4b van de Regeling communicatie- loodsaanvragen zeevaart te bepalen dat voor de kapitein, exploitant of agent van deze schepen een verplichting tot melding geldt. De verplichting tot melding betekent niet dat in de haven een uitgebreide inspectie moet worden verricht. Anders dan het geval is met betrekking tot schepen van prioriteitsklasse I en schepen als bedoeld in artikel 11, vijfde lid, van de Wet havenstaatcontrole, geldt geen verplichting schepen van prioriteitsklasse II te inspecteren. Wel geldt dat, als de ambtenaar van de IVW besluit schepen van prioriteitsklasse II te selecteren voor inspectie, een uitgebreide inspectie moet worden verricht. Overigens kan de uitgebreide inspectie ook een meer gedetailleerde inspectie bevatten. Dit is het geval als tijdens de inspectie blijkt van gegronde redenen als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de wet.

### **Artikel 11**

Artikel 11 was voorheen opgenomen in artikel 6c van de Regeling havenstaatcontrole. Voor een toelichting zij verwezen naar de toelichting bij de Regeling van 8 juli 2004 tot wijziging van de Regeling havenstaatcontrole in verband met twee Europese verordeningen, waarmee artikel 6c in de Regeling havenstaatcontrole is ingevoegd (Stcrt. 2004, 134) en de Regeling van 30 juni 2008 tot wijziging van de Regeling havenstaatcontrole in verband met de uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijk aangroeiwerende verfsystemen op schepen en verordening (EG) nr 536/2008, waarmee artikel 6c is gewijzigd (Stcrt. 2008, 125). Ter uitvoering van de richtlijn is 'nadere inspectie' gewijzigd in 'meer gedetailleerde inspectie'.

### **Artikel 12**

Artikel 12 bevat de bepaling die voorheen was neergelegd in artikel 7 van de Regeling havenstaatcontrole. De formulering is aangepast, om tot uitdrukking te brengen dat het hier een verplichting van een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat betreft.

### **Artikel 13**

In artikel 13 zijn de verplichtingen neergelegd voor de kapitein en exploitant van buitenlandse schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie. Hiermee is uitvoering gegeven aan artikel 14, tweede lid, van de richtlijn.

### **Artikel 14**

Met dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 17 van de richtlijn.

### **Artikel 15 en 19**

De in artikel 15 en 19, eerste lid, opgenomen verplichtingen waren voorheen neergelegd in artikel 8 en 8b van de Regeling havenstaatcontrole. Daarbij zij opgemerkt dat de bepaling die voorheen was opgenomen in artikel 8, derde lid, van de Regeling havenstaatcontrole thans is opgenomen in artikel 9, tweede lid, van de wet en derhalve niet terug komt in de onderhavige regeling. Ook de bepaling die voorheen was opgenomen in artikel 8, achtste lid, van de Regeling havenstaatcontrole komt niet terug in de onderhavige regeling. Deze bepaling betrof de informatieplicht van de IVW in het geval dat de aanhouding werd opgeheven van een schip vanwege het ontbreken aan boord van het zogenoemde *safety management certificate* of het zogenoemde *document of compliance*, voorgescreven door het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de beveiliging van mensenlevens op zee. Het ontbreken van deze documenten is niet langer apart als aanhoudingsgrond opgenomen in de richtlijn en om die reden is ook genoemde informatieplicht geschrapt. Voor een nadere toelichting zij gewezen op de memorie van toelichting bij artikel I, onderdeel J van voornoemd wetsvoorstel.

Verder bevat artikel 19, tweede en derde lid, informatieverplichtingen voor respectievelijk de loods en de havenbeheerder die voorheen niet in de Regeling havenstaatcontrole waren opgenomen. Hiermee is uitvoering gegeven aan artikel 23, derde lid, en artikel 25 van de richtlijn.

### **Artikel 16**

Artikel 16 bevat de verplichting voor ambtenaren van de IVW en havenbeheerders bepaalde gegevens te registreren in de inspectiedatabank. De ambtenaren van de IVW moeten op grond van artikel 16 verder de gegevens van de inspectie, het uitstel van een inspectie op grond van artikel 7 en de reden op grond waarvan een inspectie niet wordt uitgevoerd op grond van artikel 8, registreren in de inspectiedatabank. De havenbeheerders moeten de werkelijke aankomst- en vertrektijd van elk schip



dat een haven aandoet, alsook een identificatiecode van de betrokken haven in de inspectiedatabank registreren.

Op basis van deze en door andere lidstaten en partijen bij het ParisMOU verstrekte gegevens zal de Europese Commissie gegevens putten over het risicoprofiel van schepen, te inspecteren schepen, alsmede over bewegingen van schepen, en zal zij de inspectieverplichting voor elke lidstaat berekenen. Verder moeten de havenbeheerders in de inspectiedatabank de zogenoemde 72-uursmelding registreren. Het betreft de melding die op grond van het nieuwe artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart moeten worden gedaan door de kapitein, de exploitant of de agent van een schip dat op weg is naar een haven en dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie. Aangezien de ambtenaren van de IVW de inspectiedatabank kunnen raadplegen, is met de registratie van deze melding in de inspectiedatabank tevens uitvoering gegeven aan de in artikel 9, tweede lid, en artikel 25 van de richtlijn opgenomen verplichting voor havenautoriteiten of haveninstanties deze melding door te sturen naar de voor havenstaatcontrole bevoegde instantie.

### **Artikel 17 en 18**

De in artikel 17 en 18 neergelegde bepalingen waren voorheen opgenomen in de artikelen 8a en 8c van de Regeling havenstaatcontrole. Verwezen zij naar de toelichting bij de Regeling van 30 oktober 2002 tot wijziging van de Regeling havenstaatcontrole in verband met richtlijn nr. 1999/95/EG (Stcrt. 2002, 215), waarbij artikel 8a is ingevoegd in de Regeling havenstaatcontrole en de Regeling van 8 juli 2004 tot wijziging van de Regeling havenstaatcontrole in verband met twee Europese verordeningen (Stcrt. 2004, 134), waarbij artikel 8c is ingevoegd.

### **Artikel 20**

In de wet is ter uitvoering van artikel 18 van de richtlijn en artikel 3 van richtlijn 1999/95 in artikel 26a een basis gecreëerd om bij ministeriële regeling uitvoering te geven aan de in de richtlijn opgenomen gedetailleerde regels met betrekking tot de behandeling van klachten. Het gaat blijkens de in artikel 1, onderdeel p neergelegde definitie om klachten die zijn ingediend door een persoon of organisatie die een legitiem belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de veiligheids- en gezondheidsrisico's voor de bemanning, leef- en werkomstandigheden aan boord en de voorkoming van verontreiniging. Met artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 26a van de wet.

### **Artikel 21**

In navolging van de Wet havenstaatcontrole is ook de onderhavige regeling deels van toepassing op vissersvaartuigen. In verband met het feit dat vissersvaartuigen buiten het bereik van de richtlijn en het MOU vallen, zijn een aantal bepalingen uitgezonderd. Zo vallen vissersvaartuigen buiten de inspectieverplichting. Verder geldt dat vissersvaartuigen onder de reikwijdte van deze regeling vallen voor zover de verdragen op die vaartuigen van toepassing zijn. De in artikel 21 opgenomen bepaling was voorheen opgenomen in artikel 11 van de regeling.

### **Artikel 22 en 23**

In de onderhavige regeling wordt dynamisch verwezen naar EU-richtlijnen, EU-verordeningen en het ParisMOU. In verband hiermee regelen de artikelen 22 en 23 het tijdstip waarop wijzigingen in die richtlijnen, verordeningen en het MOU voor de toepassing van de regeling doorwerken. Voorheen was dit geregeld in de artikelen 12 en 13 van de Regeling havenstaatcontrole.

### **Artikel 24**

Met artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart wordt uitvoering gegeven aan de in de richtlijn opgenomen meldplicht voor schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie. Door deze meldplicht in artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart op te nemen, wordt geregeld dat het niet voldoen aan de meldplicht strafrechtelijk handhaafbaar is. Daarnaast vormt het niet voldoen aan de meldplicht een onverwachte factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2B van de richtlijn.

Schepen ten aanzien waarvan deze factor geldt, kunnen aan een inspectie worden onderworpen ongeacht de datum van hun laatste periodieke inspectie.

### **Artikel 25**

Hiervoor is reeds ingegaan op bepalingen van de Regeling havenstaatcontrole, die niet terugkomen in de onderhavige regeling en de overige wijzigingen ten opzichte van de Regeling havenstaatcontrole. In aanvulling daarop zij er nog op gewezen dat met de intrekking van de Regeling havenstaatcontrole de bepalingen die voorheen waren opgenomen in artikel 7a (paragraaf 3) en artikel 9b (paragraaf 5)



---

van de Regeling havenstaatcontrole, niet terugkomen in de onderhavige regeling. Artikel 7b van de Regeling havenstaatcontrole had betrekking op de aanhoudingsgrond in het geval dat een schip niet is uitgerust met een functionerende reisgegevensrecorder. Deze aanhoudingsgrond is thans opgenomen in artikel 7, onderdeel b, van de wet. De in artikel 9b van de Regeling havenstaatcontrole opgenomen bepaling is thans opgenomen in artikel 11 van de wet.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*