2024/3099

16.12.2024

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/3099

af 27. november 2024

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [1],

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure [2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF [3] fastsætter regler for ordningen for havnestatskontrolinspektioner, hvorunder alle skibe, som kan underkastes inspektion, og som anløber havne i Unionen, inspiceres med henblik på at kontrollere, om besætningens kompetencer samt den tilstand, som skibet og dets udstyr befinder sig i, er i overensstemmelse med kravene i de internationale konventioner om sikkerhed for menneskeliv på søen, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører.

(2) Direktiv 2009/16/EF er baseret på den allerede eksisterende frivillige aftale inden for rammerne af Parismemorandummet om havnestatskontrol undertegnet den 26. januar 1982 (»Paris MOU«) og principperne om fordeling af inspektionsbyrden, udpegning af skibe til inspektion baseret på skibets risikoprofil, harmoniserede inspektioner og udveksling af inspektionsresultater.

(3) Siden direktiv 2009/16/EF trådte i kraft, er der sket ændringer i det internationale reguleringsmæssige miljø, særligt i Paris MOU og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), ligesom der er sket en teknologisk udvikling. Disse ændringer og erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF bør tages i betragtning.

(4) En række internationale konventioner er blevet ratificeret af medlemsstaterne og trådt i kraft siden 2011. Disse omfatter den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sedimenter vedtaget den 13. februar 2004 (»ballastvandkonventionen«) og den internationale Nairobikonvention om fjernelse af vrag vedtaget den 18. maj 2007 (»Nairobikonventionen«). Disse internationale konventioner bør derfor opføres på listen over konventioner, der er omfattet af direktiv 2009/16/EF, med henblik på at håndhæve dem som en del af havnestatskontrolordningen.

(5) For at sikre, at havnestatskontrolordningen er ajourført og harmoniseret, bør det være muligt hurtigere at kunne ajourføre listen over internationale konventioner, som håndhæves ved hjælp af havnestatskontrol, uden at det er nødvendigt at ændre direktiv 2009/16/EF i sin helhed. Når det aftalte antal ratifikationer af en international konvention er opnået, hvilket udløser dens ikrafttræden, og den er vedtaget af de stater, der har undertegner Paris MOU, som værende et relevant instrument, bør Kommissionen således ajourføre den liste over konventioner, der er omhandlet i direktiv 2009/16/EF.

[1] EUT C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
[2] Europa-Parlamentets holdning af 10.4.2024 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 18.11.2024.
[3] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

(6) Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, der blev vedtaget den 15. maj 2009, (»Hongkongkonventionen«) træder i kraft den 26. juni 2025. Direktiv 2009/16/EF bør indeholde bestemmelser om nævnte konventions håndhævelse.

(7) Internationale fiskeriaftaler og -konventioner, såsom Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen af 1993 til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed, 1977 (»Cape Town-aftalen«), Den Internationale Arbejdsorganisations konvention nr. 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren fra 2007 og den internationale konvention om uddannelse, om sønæring og om vagthold for personel i fiskeskibe fra 1995 (STCW-F), kan forbedre fiskerfartøjernes sikkerhed og fiskernes arbejds- og levevilkår og skabe mere lige vilkår på internationalt plan i denne sektor.

(8) Som følge af deres ringe størrelse opererer de fleste fiskerfartøjer i Unionen i territorialfarvande og forventes ikke at blive genstand for inspektioner i fremmede havne. Dette betyder, at der er en sandsynlighed for, at det generelt kun er større fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover, med længde som defineret i Cape Town-aftalen, hvilket samtidig er de fiskerfartøjer, der oftest er underlagt internationale konventioner, der opererer i internationale farvande og anløber havne i andre lande end det land, hvor de er registreret, og derfor er underlagt havnestatskontrol. Da størstedelen af de internationale konventioner, der gælder for større fiskerfartøjer, adskiller sig fra de konventioner, der på nuværende tidspunkt håndhæves gennem havnestatskontrol, bør der med henblik på at undgå uønskede afsmittende virkninger på den nuværende havnestatskontrolordning indføres en parallel og særskilt havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer.

(9) Som følge af fiskerimønstrene er det dog ikke alle medlemsstaters havne, der bliver anløbet af sådanne større fiskerfartøjer. For de medlemsstater, der ønsker at foretage sådanne inspektioner, bør der derfor indføres en frivillig ordning, som er parallel og adskilt fra den nuværende havnestatskontrolordning, for at sikre fleksibilitet i den måde, hvorpå der udvikles standarder for havnestatskontrol. En sådan havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover kan derfor udvikles organisk af medlemsstaterne, de stater, der har undertegnet Paris MOU, og Kommissionen, uden at disse indarbejdes i den nuværende Paris MOU, med henblik på at styrke samarbejdet om havnestatskontrol på tværs af de havne i Unionen, der modtager sådanne fartøjer, og øge sikkerheden i fiskerisektoren, herunder de ombordværende fiskeres sundhed og sikkerhed. Med henblik herpå bør der udvikles et særskilt modul til den eksisterende inspektionsdatabase. En sådan frivillig ordning kan i forbindelse med ratifikationsproceduren for Cape Town-aftalen hjælpe medlemsstaterne med at forberede dens ikrafttræden som bemyndiget ved Rådets afgørelse 2014/195/EU ([4]) med henblik på at fastsætte de højest mulige standarder for større fiskerfartøjers sikkerhed.

(10) Mekanismen for ligelig fordeling gør det muligt at fordele inspektionsbyrden mellem de stater, der har undertegnet Paris MOU. Hver undertegnende stat tildeles et bestemt antal inspektioner. Dette antal udgør dets inspektionsforpligtelse eller »rimelige andel«, som skal foretages hvert år. Udvælgelsen af et skib til inspektion afgøres primært på grundlag af den tid, der er gået siden sidste inspektion, sammenholdt med skibets risikoprofil, samt inspektionernes omfang. Prioritet II-skibe kan inspiceres og prioritet I-skibe skal inspiceres.

(11) Medlemsstaterne bør have tilladelse til at undlade at foretage et vist antal »prioriterede« inspektioner, uden at det påvirker opfyldelsen af deres inspektionsforpligtelse. For nogle medlemsstater kan det antal prioritetsskibe, der faktisk anløber deres havne i løbet af et givent år, enten overstige eller være mindre end antallet i inspektionsforpligtelsen. En alternativ metode til overholdelse af mekanismen for ligelig fordeling for disse (overbebyrdede eller underbebyrdede) medlemsstater blev anset for at være ufleksibel, og det er derfor nødvendigt at bringe de pågældende bestemmelser i overensstemmelse med bestemmelserne i Paris MOU.

(12) Medlemsstaterne kan i visse tilfælde også udskyde inspektioner af skibe, forudsat at skibet inspiceres i den næste havn, det anløber, eller inden for 15 dage. Denne mulighed bør tilpasses, således at alle medlemsstater har mulighed for at benytte sig af den. Visse kategorier af skibe, som anses for at frembyde en højere risiko, og som derfor kan underkastes en udvidet inspektion, har pligt til at anmelde det anslåede ankomsttidspunkt i en havn 72 timer før ankomsten. Efter nogle år blev det imidlertid konkluderet, at denne forpligtelse var for stor en byrde for operatørerne, og at den ikke tilførte nogen værdi, da de nationale myndigheder allerede kan tilgå oplysningerne om det anslåede ankomsttidspunkt på en lettere måde i THETIS-databasen. På baggrund heraf blev anmeldelsespligten forud for ankomst afskaffet med Paris MOU, og direktiv 2009/16/EF bør derfor bringes i overensstemmelse hermed.

([4]) Rådets afgørelse 2014/195/EU af 17. februar 2014 om bemyndigelse af medlemsstaterne til at undertegne, ratificere eller tiltræde Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i Torremolinosprotokollen fra 1993 til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed, 1977 (EUT L 106 af 9.4.2014, s. 4).

(13) Under normale omstændigheder er inspektioner af prioritet II-skibe ikke obligatoriske, men frivillige. De medlemsstater, hvor der ikke anløber nok skibe, der kan underkastes inspektion, til at de kan opfylde deres årlige forpligtelse, er imidlertid nødt til at inspicere prioritet II-skibe for at opfylde deres årlige inspektionsforpligtelse. Da disse inspektioner reelt bliver obligatoriske inspektioner for disse medlemsstater, kan der være behov for større fleksibilitet med hensyn til inspektioner af prioritet II-skibe, navnlig for sådanne medlemsstater. Det bør derfor være muligt for sådanne medlemsstater at udskyde disse inspektioner, forudsat at de begrunder en sådan udskydelse.

(14) Hvis en inspektion ikke foretages på grund af ekstraordinære og uforudsete omstændigheder, som gør det umuligt at foretage en inspektion, såsom en naturkatastrofe, en pandemis, en folkesundhedskrise eller et terrorangreb, bør det ikke betragtes som en forbigået inspektion. Disse omstændigheder bør begrundes behørigt og indberettes til Kommissionen.

(15) I løbet af det seneste årti og på trods af stigningen i antallet af fartøjer, der anløber havne i Unionen, herunder nærskibsfart med gods, der transporteres til/fra hovedhavne i medlemsstaterne og havne i det geografiske Europa eller i ikkeeuropæiske lande ved Middelhavet og Sortehavet, er der sket en forbedring af sikkerhedsprofilen for skibe, der anløber havne i Unionen. Havnestatskontrolinspektioner anvendes i stigende grad til at håndhæve miljølovgivningen, såsom i forbindelse med svovlemissioner eller sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe. I den forbindelse bør Unionen i overensstemmelse med sine forpligtelser vedrørende beskyttelse af havmiljøet fortsat udøve sit lederskab i en sektor, der er reguleret på både europæisk og internationalt plan. Den risikoprofil for skibe, som blev udarbejdet før 2009, blev imidlertid udarbejdet med andre prioriteter for øje og er ikke fuldt ud tilpasset til at målrette inspektionsindsatsen mod de fartøjer, der er mindst miljøvenlige. Derfor bør skibsrisikoprofilen ajourføres, således at den afspejler miljøaspekter, ved at der lægges mere vægt på skibes miljøpræstationer.

(16) Når IMO har afsluttet revisionen af dens CO_2-intensitetsindikator (CII), bør Kommissionen vurdere den pågældende CII's egnethed som et miljøparameter, der anvendes til bestemmelse af et skibs risikoprofil i henhold til direktiv 2009/16/EF, og overveje, om der bør fremsættes et lovgivningsforslag, alt efter hvad der er relevant.

(17) I regi af Paris MOU-organisationen vedtoges i 2019 en ny metode, der opstiller lister over flagstater med høj præstation, middel præstation og lav præstation, som et alternativ til de hvide, grå og sorte lister over flagstater. Ved vedtagelsen af de relevante gennemførelsesretsakter bør der udvises særlig opmærksomhed i forbindelse med denne metode, som fastlægger en kategorisering af flagstater. Gennemførelsen af denne metode i henhold til dette direktiv bør sikre, at den er retfærdig, navnlig med hensyn til hvordan, flagstater med små flåder behandles.

(18) Da havnestatsinspektørerne har brug for tid til at forberede og foretage inspektioner, er det vigtigt at sikre, at der er tilstrækkelig tid til rådighed. Dette er særlig relevant i forbindelse med udvidede inspektioner og inspektioner af ro-ro-passagerskibe i rutefart, hvor fartøjets drift kan overvejes.

(19) På grund af omfanget af udvidede inspektioner bør de udføres af mindst to havnestatsinspektører. Hvis dette ikke er muligt af objektive grunde såsom havnens særlige karakteristika (begrænset personale, problemer med tilgængelighed), fordi beskeden om ankomst kom med en kort tidsfrist, eller fordi den udvidede inspektion bliver nødvendig på grund af uventede faktorer eller topprioriteringsfaktorer, bør årsagerne hertil registreres behørigt.

(20) Digitalisering er en vigtig del af de teknologiske fremskridt på området indsamling og meddelelse af data med henblik på at bidrage til omkostningsbesparelser og gøre effektiv brug af menneskelige ressourcer. Antallet af skibe med elektroniske certifikater er i øjeblikket stigende og forventes at stige yderligere. Effektiviteten af havnestatskontrollen bør derfor styrkes ved i højere grad at anvende elektroniske certifikater med henblik på at foretage mere målrettede og mere velforberedte inspektioner.

(21) Havnestatskontrollen er blevet mere kompleks, da der er tilføjet nye inspektionskrav, enten i henhold til EU-retten eller af IMO som vidnesbyrd om den tætte sammenhæng mellem sundhed, sikkerhed, sikring og sociale hensyn. Der er derfor behov for at sikre, at havnestatsinspektørerne opkvalificeres og omskoles, og for løbende at udvikle deres deltagelse i kurser. Dette vil gøre det muligt for de kompetente myndigheder i havnestaterne at kontrollere overholdelsen af gældende internationale konventioner om sikkerhed til søs, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord i forbindelse med skibe, der anløber deres havne. I forbindelse med udførelsen af

sådanne overvågningsaktiviteter må havnestaten ikke gribe ind i flagstatens beføjelser som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU ([5]).

(22) Medlemsstaternes flagstatsadministrationer skal i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF ([6]) råde over et kvalitetsstyringssystem for at hjælpe medlemsstaterne med yderligere at forbedre deres effektivitet som flagstater og for at sikre lige vilkår for administrationerne. Et lignende krav i forbindelse med havnestats-kontroladministrationerne bør gøre det muligt for medlemsstaterne at certificere, at organiseringen af disse administrationer samt deres politikker, processer, ressourcer og dokumentation er passende med henblik på at nå målene for nærværende direktiv. For at sikre, at medlemsstaterne har tilstrækkelig tid til at gennemføre dette krav, bør certificeringen af kvalitetsstyringssystemet tilpasses det sædvanlige auditinterval for det system, der allerede findes efter direktiv 2009/21/EF.

(23) For at give mulighed for, at anvendelsen af direktiv 2009/16/EF ajourføres, således at medlemsstaterne kan opfylde deres forpligtelser i henhold til folkeretten i overensstemmelse med nævnte direktiv, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ajourføring af listen over de konventioner, der er omfattet af direktiv 2009/16/EF, og ændring af listen over de procedurer og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, der er vedtaget i henhold til Paris MOU. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ([7]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(24) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2009/16/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår listen over konventioner, der er omfattet af dets anvendelsesområde, betingelserne for anvendelsen af bilag VII om udvidede inspektioner, det ensartede sæt retningslinjer og procedurer vedrørende sikkerhed til søs samt kravene til elektroniske certifikater. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([8]).

(25) I betragtning af den fulde overvågningscyklus, hvor Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) aflægger besøg i medlemsstaterne for at overvåge gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF, bør Kommissionen første gang evaluere gennemførelsen af det pågældende direktiv senest fem år efter datoen for gennemførelsen af nærværende ændringsdirektiv og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for den pågældende evaluering. Efterfølgende evalueringer bør finde sted med 5 års mellemrum.

(26) Målene for dette direktiv kan som følge af søtransportens internationale karakter ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af netværkseffekten ved, at medlemsstaterne optræder samlet, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(27) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater urimeligt store administrative byrder bør sådanne medlemsstater i henhold til en bagatelregel kunne fravige forpligtelsen til at omsætte og gennemføre dette direktiv, så længe de opfylder visse kriterier.

(28) Direktiv 2009/16/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (EUT L 329 af 10.12.2013, s. 1).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132).

([7]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) I nr. 1) foretages følgende ændringer:

i) Litra d) affattes således:

»d) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (»STCW-konventionen«)«.

ii) Følgende litraer tilføjes:

»l) den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter af 2004 (»ballastvandkonventionen«)

m) den internationale Nairobikonvention om fjernelse af vrag af 2007 (»Nairobikonventionen«)

n) Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (»Hongkongkonventionen«)«.

b) Nr. 3) udgår.

c) Følgende nummer tilføjes:

»8a) »inspektion«: en kontrol af skibets tilstand, dets udstyr og dets besætning på grundlag af de relevante konventioner og udført af en skibsinspektør. Inspektionen er ikke et syn med henblik på udstedelse, påtegning eller fornyelse af myndighedscertifikater, og den efterfølgende inspektionsrapport til skibsføreren er ikke et certifikat«.

d) Nr. 11), 12) og 13) affattes således:

»11) »indledende inspektion«: en skibsinspektørs inspektion om bord på et skib, herunder som minimum den kontrol, der kræves i henhold til artikel 13, nr. 1)

12) »mere detaljeret inspektion«: en inspektion, som omfatter de elementer, der indgår i en indledende inspektion, og hvorunder skibet og dets udstyr og besætning som helhed, eller efter omstændighederne dele deraf, i de tilfælde, der er nærmere angivet i artikel 13, nr. 3), underkastes en grundig undersøgelse, som omfatter skibets konstruktion, udstyr, bemanding, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord

13) »udvidet inspektion«: en inspektion, der som minimum omfatter forholdene i bilag VII og de elementer, der indgår i en indledende inspektion. En udvidet inspektion kan omfatte en mere detaljeret inspektion, når der foreligger begrundet mistanke i henhold til artikel 13, nr. 3)«.

e) Nr. 20) affattes således:

»20) »myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de relevante konventioner«.

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3 og 4 affattes således:

»3. Ved inspektion af et skib, hvis flagstat ikke er part i en konvention, sørger medlemsstaterne for, at skibet og dets besætning ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen. Et sådant skib underkastes en mere detaljeret inspektion i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i henhold til Paris MOU. Et skib, hvis flagstat ikke er part i CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001 eller Nairobikonventionen, underkastes dog

ikke automatisk en mere detaljeret inspektion, hvis det pågældende skib er udstyret med det relevante certifikat udstedt af en stat, der er part i disse konventioner, og den skibsinspektør, der foretager inspektionen, beslutter, at en mere detaljeret inspektion er unødvendig. Denne afgørelse og begrundelsen herfor registreres i inspektionsdatabasen.

4. Dette direktiv gælder ikke for fiskerfartøjer med en længde på under 24 meter, krigsskibe, marinehjælpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikkeerhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt. Med henblik på dette direktiv bestemmes et fiskerfartøjs længde i overensstemmelse med Cape Town-aftalen fra 2012 om gennemførelse af bestemmelserne i protokollen af 1993 til den internationale Torremolinoskonvention om fiskeskibes sikkerhed, 1977.«

b) Følgende stykke indsættes:

»4a. Medlemsstaterne kan foretage havnestatskontrolinspektioner af fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover. Kommissionen kan i samarbejde med de stater, der har undertegnet Paris MOU, vedtage retningslinjer, der fastsætter de nærmere ordninger for en sådan parallel og særskilt særlig havnestatskontrolordning for disse fiskerfartøjer.«

3) I artikel 5 indsættes følgende stykke:

»2a. En medlemsstats inspektioner af skibe, der overstiger den pågældende medlemsstats årlige inspektionsforpligtelse med 20 % eller derover, medregnes ikke i beregningen af de årlige inspektionsforpligtelser, der påhviler parterne i Paris MOU.«

4) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

Nærmere ordninger for overholdelse af inspektionsforpligtelsen

1. En medlemsstat, der ikke foretager de inspektioner, der kræves i artikel 5, stk. 2, litra a), anses dog for at overholde dette krav, hvis de forbigåede inspektioner ikke overstiger 10 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser, uanset deres risikoprofil.

2. Uanset den procentsats for forbigåede inspektioner, som er omhandlet i stk. 1, skal medlemsstaterne prioritere inspektionen af skibe, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Unionen.

3. Hvad angår prioritet I-skibe, der anløber ankerpladser, skal medlemsstaterne, uanset den procentsats for forbigåede inspektioner, som er fastsat i stk. 1, prioritere inspektionen af skibe med højrisikoprofil, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Unionen.«

5) I artikel 7 affattes overskriften og stk. 1 og 2 således:

»*Artikel 7*

Nærmere ordninger for en afbalanceret inspektionsforpligtelse i hele Unionen

1. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber havne og ankerpladser, overstiger dennes inspektionsandel, jf. artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse, hvis det antal inspektioner, som medlemsstaten har foretaget, mindst svarer til dens inspektionsandel, jf. artikel 5, stk. 2, litra b), og den pågældende medlemsstat ikke forbigår mere end 40 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.

2. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber havne og ankerpladser, er mindre end 150 % af den inspektionsandel, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra b), anses dog for at have opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse, hvis den pågældende medlemsstat foretager inspektioner af to tredjedele af de prioritet I- og prioritet II-skibe ud af det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.«

6) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, 2 og 3 affattes således:

»1. En medlemsstat kan beslutte at udsætte inspektionen af et prioritet I-skib eller et prioritet II-skib i følgende situationer:

a) hvis inspektionen kan foretages ved et af skibets efterfølgende anløb af en havn i samme medlemsstat inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt, forudsat at skibet ikke anløber andre havne i Unionen eller Paris MOU-regionen i mellemtiden, bortset fra havne i skibets flagstat

b) hvis inspektionen inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt kan foretages i en anden anløbshavn i Unionen eller Paris MOU-regionen, forudsat at den stat, hvor en sådan anløbshavn er beliggende, på forhånd har accepteret at foretage denne inspektion, eller

c) hvis inspektionen af et skib, herunder ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, kan foretages i samme anløbshavn inden for 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt.

Hvis en medlemsstat beslutter at udsætte en inspektion i henhold til første afsnit, medregnes denne udsatte inspektion ikke i medlemsstatens overholdelse af sin årlige inspektionsforpligtelse omhandlet i artikel 6 og 7, hvis den udsatte inspektion registreres som sådan i inspektionsdatabasen.

2. En inspektion, der af driftsmæssige grunde ikke er foretaget på et prioritet I-skib eller et prioritet II-skib, betragtes ikke som en forbigået inspektion, forudsat at årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, og at en af følgende særlige situationer foreligger:

a) den kompetente myndighed finder, at inspektionen ville indebære en risiko for skibsinspektørernes, skibets eller dets besætnings sikkerhed eller for havnen eller havmiljøet

b) skibet anløber kun havn i natperioden, eller

c) varigheden af skibets anløb er for kort til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis.

Hvis situationen i litra b) foreligger, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der regelmæssigt anløber havn i natperioden, inspiceres på passende vis.

3. Hvis en inspektion ikke foretages på et skib, der ligger på en ankerplads, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, hvis:

a) skibet inspiceres i en anden havn eller på en anden ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen i overensstemmelse med bilag I inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt

b) skibet kun anløber havn i natperioden, eller anløbets varighed er for kort til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, eller

c) den kompetente myndighed finder, at inspektionen ville indebære en risiko for skibsinspektørernes, skibets eller dets besætnings sikkerhed eller for havnen eller havmiljøet, og årsagen til, at inspektionen ikke blev foretaget, er registreret i inspektionsdatabasen.«

b) Følgende stykke tilføjes:

»4. Hvis en inspektion ikke foretages på grund af ekstraordinære og uforudsete omstændigheder, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, og årsagen til forbigåelsen registreres i inspektionsdatabasen. Disse omstændigheder begrundes behørigt og indberettes til Kommissionen.«

7) Artikel 9 udgår.

8) Artikel 10, stk. 2 og 3, affattes således:

»2. Et skibs risikoprofil fastlægges ved at kombinere følgende generiske, historiske og miljømæssige risikoparametre:

a) Generiske parametre

Generiske parametre baseres på skibstype, alder, flagstat, involverede anerkendte organisationer og rederiets præstationer i overensstemmelse med bilag I, del I, punkt 1, og bilag II.

b) Historiske parametre

Historiske parametre baseres på antallet af fejl og mangler og tilbageholdelser i en given periode i overensstemmelse med bilag I, del I, punkt 2, og bilag II.

c) Miljøparametre

Miljøparametre baseres på antallet af fejl og mangler i forbindelse med MARPOL 73/78, AFS 2001, ballastvandkonventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen i overensstemmelse med bilag I, del I, punkt 3, og bilag II.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger metoden til hensyntagen til generiske risikoparametre, der navnlig vedrører flagstatskriterierne og kriterierne for rederiets præstationer, som blev vedtaget i henhold til Paris MOU i 2019, og som opstiller lister over stater med høj præstation, middel præstation og lav præstation. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.«

9) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, litra c), affattes således:

»c) finder skibets generelle tilstand, inklusive hygiejnen, tilfredsstillende, herunder maskinrummet og opholdsrum.«

b) Stk. 2 udgår.

10) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Følgende skibskategorier kan underkastes en udvidet inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A og 3B:

a) skibe med højrisikoprofil

b) passagerskibe, bulkskibe, olietankskibe, gastankskibe, tankskibe til skadelige flydende stoffer (NLS) eller kemikalietankskibe, som er over 12 år gamle

c) skibe med højrisikoprofil eller passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, som er over 12 år gamle, i tilfælde af topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer

d) skibe, der underkastes inspektion efter et adgangsforbud udstedt i overensstemmelse med artikel 16 og artikel 21, stk. 4.«

b) Stk. 3 udgår.

c) Stk. 4 affattes således:

»4. En udvidet inspektion udføres så vidt muligt af mindst to havnestatsinspektører. Hvis dette ikke er muligt, registreres årsagerne hertil behørigt i inspektionsdatabasen. Det er fastsat i bilag VII, hvad en udvidet inspektion omfatter, herunder hvilke risikoområder der er omfattet. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter nærmere ordninger for at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af bilag VII. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.«

11) I artikel 14a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 affattes således:

»4. Artikel 11, litra a), og artikel 14 finder ikke anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, der inspiceres i henhold til nærværende artikel.«

b) Følgende stykke indsættes:

»4a. Operatøren eller føreren af skibet sørger for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at de i punkt 1.1 og punkt 2, litra a), i bilag XVII omhandlede inspektioner kan udføres.«

12) I artikel 16 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1-4 affattes således:

»1. En medlemsstat skal nægte adgang til sine havne og ankerpladser for ethvert skib, der:

a) fører et flag tilhørende en stat, som er opført på den liste over stater med lav præstation, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller

b) fører et flag tilhørende en stat, som er opført på den liste over stater med høj eller middel præstation, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU.

Dette stykkes første afsnit finder ikke anvendelse i de situationer, der er omhandlet i artikel 21, stk. 6.

Adgangsforbuddet træder i kraft, så snart skibet forlader den havn eller ankerplads, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang, og hvor der er udstedt adgangsforbud.

2. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra datoen for udstedelse af dette forbud, og når betingelserne i bilag VIII, punkt 3-6, er opfyldt.

Hvis skibet er genstand for endnu et adgangsforbud, ophæves dette adgangsforbud først efter en periode på 12 måneder.

3. Enhver senere tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, medfører, at skibet får adgangsforbud, der gælder for alle havne eller ankerpladser i Unionen. Et sådant tredje adgangsforbud kan ophæves efter en periode på 24 måneder fra datoen for udstedelse af dette forbud, og kun såfremt:

a) skibet fører et flag tilhørende en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent hverken er opført på listen over stater med lav præstation eller listen over stater med middel præstation

b) skibets myndighedscertifikater og klassificeringscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 (*)

c) skibet administreres af et rederi med høj præstation i henhold til bilag I, del I, punkt 1, og

d) betingelserne i bilag VIII, punkt 3-6, er opfyldt.

Ethvert skib, der 24 måneder fra datoen for udstedelse af adgangsforbuddet ikke opfylder kriterierne i første afsnit, forbydes permanent adgang til alle havne eller ankerpladser i Unionen.

4. Efter et tredje adgangsforbud i en havn eller på en ankerplads i Unionen, som er udstedt til et skib, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med middel præstation eller lav præstation, skal enhver efterfølgende tilbageholdelse medføre, at skibet permanent forbydes adgang til alle havne eller ankerpladser i Unionen.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).«

b) Følgende stykker indsættes:

»4a. Et skib, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med høj præstation, og som tre gange eller mere har fået adgangsforbud og tilbageholdes i en havn eller på en ankerplads i Unionen på tidspunktet for den første inspektion i Unionen efter dette tredje eller ethvert senere adgangsforbud:

a) får adgangsforbud til alle havne eller ankerpladser i Unionen i en periode på 24 måneder, hvis skibets myndighedscertifikater og klassificeringscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009

b) forbydes permanent adgang til en havn eller ankerplads i Unionen, hvis skibets myndighedscertifikater og klassificeringscertifikater ikke er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009.

4b. Perioder med adgangsforbud i forbindelse med flere tilbageholdelser forlænges med 12 måneder i tilfælde, hvor en foranstaltning til adgangsforbud i overensstemmelse med artikel 21, stk. 4, finder anvendelse.«

13) Artikel 17, stk. 1, affattes således:

»Så snart en inspektion er afsluttet, udarbejder skibsinspektøren en inspektionsrapport i overensstemmelse med bilag IX. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren.«

14) Artikel 19, stk. 4, første afsnit, affattes således:

»4. Viser det sig i forbindelse med inspektionen, at skibet ikke er udstyret med fungerende udstyr til registrering af rejsedata, og et sådant udstyr er obligatorisk i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF (*), sørger den kompetente myndighed for, at skibet tilbageholdes.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).«

15) Artikel 20, stk. 1, affattes således:

»1. Et skibs reder eller operatør eller rederens eller operatørens repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om enhver tilbageholdelse eller ethvert adgangsforbud, som den kompetente myndighed har truffet. En klage har ikke opsættende virkning på tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet.«

16) I artikel 21 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 affattes således:

»4. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger til at sikre, at der nægtes adgang til havne eller ankerpladser i Unionen for de i denne artikels stk. 1 omhandlede skibe og for de i artikel 19, stk. 2, omhandlede tilbageholdte skibe, der:

a) afsejler uden at overholde de betingelser, der er fastsat af medlemsstatens kompetente myndighed i inspektionshavnen, eller

b) har tilladelse til at afsejle på betingelse af, at de overholder de relevante konventionskrav ved ikke efterfølgende at anløbe det reparationsværft, der er udpeget i henhold til denne artikels stk. 1, men undlader at gøre dette.

Adgangsforbuddet finder anvendelse fra den dato, hvor det er blevet udstedt. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået 12 måneder fra datoen for udstedelse af dette forbud, og når betingelserne i bilag VIII, punkt 3-6, er opfyldt.«

b) Stk. 5 og 6 affattes således:

»5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, første afsnit, litra a), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, første afsnit, litra b), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, underrette myndigheden i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, om, hvorvidt skibet er ankommet. Når den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, får kendskab til, at skibet ikke har anløbet dette reparationsværft, gør den omgående de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, første afsnit, litra b), og hvis det reparationsværft, der er udpeget i henhold til stk. 1, ikke er beliggende i en medlemsstat, og den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, får kendskab til, at skibet ikke har anløbet dette reparationsværft, gør den omgående de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

Inden medlemsstaten nægter adgang til skibet, kan den anmode om konsultationer med administrationen i det pågældende skibs flagstat.

6. Uanset stk. 4 kan havnestatens relevante myndigheder i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn, for at reducere eller minimere forureningsfaren, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes i overensstemmelse med stk. 1, give et skib som omhandlet i stk. 4 anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, forudsat at rederen, operatøren eller føreren af skibet har gennemført passende foranstaltninger for at sikre, at det pågældende skib kan anløbe havnen eller ankerpladsen sikkert til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstats tilfredshed.«

17) Artikel 22, stk. 7, affattes således:

»7. I samarbejde med de stater, der har undertegnet Paris MOU, og på grundlag af den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået på medlemsstatsplan i Unionen og inden for rammerne af Paris MOU, udarbejder Kommissionen et program for faglig uddannelse for at støtte medlemsstaternes uddannelse af havnestatsinspektører og vurdering af deres kompetencer med henblik på at supplere uddannelsespolitikken i Paris MOU og harmonisere havnestatskontrolpraksis.

I samarbejde med de stater, der har undertegnet Paris MOU, identificerer og reagerer Kommissionen løbende på nye efteruddannelsesbehov, idet den giver input med henblik på at ændre undervisnings- og læseplanerne og indholdet af programmet for efteruddannelse af skibsinspektørerne, navnlig hvad angår nye maritime sikkerhedsudfordringer i forbindelse med miljømæssige og sociale forhold og arbejdsmarkedsforhold samt nye teknologier, og giver input i forbindelse med de yderligere forpligtelser, der opstår som følge af de relevante instrumenter.«

18) Artikel 23, stk. 1 og 2, affattes således:

»1. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at deres lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat eller er i transit i en medlemsstat, omgående underretter henholdsvis havnestatens eller kyststatens kompetente myndighed, alt efter hvad der er relevant, hvis de under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at skibet har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden, herunder sikkerheden under sejladsen eller sikkerheden for de søfarende om bord, eller som kan indebære risiko for skade på havmiljøet.

2. Hvis havnemyndigheder eller -instanser under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden, herunder sikkerheden under sejladsen eller sikkerheden for de søfarende om bord, eller som kan indebære risiko for skade på havmiljøet, underretter den pågældende myndighed eller instans omgående den kompetente myndighed i havnestaten.«

19) Artikel 24, stk. 2 og 3, affattes således:

»2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at sikre, at oplysninger om det faktiske ankomst- og afsejlingstidspunkt for alle skibe, der anløber deres havne eller ankerpladser, sammen med en angivelse af den pågældende havns eller ankerplads' identifikationsnavn, overføres til inspektionsdatabasen inden for en frist på tre timer fra henholdsvis ankomst- og afsejlingstidspunktet ved hjælp af Unionens maritime informationsudvekslingssystem »SafeSeaNet« omhandlet i artikel 3, litra s), i direktiv 2002/59/EF. Når medlemsstaterne har overført sådanne oplysninger til inspektionsdatabasen ved hjælp af SafeSeaNet, fritages de fra kravene om fremsendelse af oplysninger i henhold til nærværende direktivs bilag XIV, punkt 1.2 og punkt 2, litra a) og b).

3. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der foretages i henhold til dette direktiv, overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udfyldt eller tilbageholdelsen ophævet.

Inden for en frist på 72 timer sørger medlemsstaterne for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse. Før inspektionsrapporten overføres til databasen, valideres den, hvis det er praktisk muligt, af en havnestatsinspektør eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af den kompetente myndighed, og som ikke var en del af det team, der foretog inspektionen.«

20) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 24a*

Elektroniske certifikater

Kommissionen vedtager i tæt samarbejde med medlemsstaterne gennemførelsesretsakter, der fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer for et valideringsværktøj til elektroniske myndighedscertifikater. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.«

21) Artikel 25 affattes således:

»*Artikel 25*

Udveksling af oplysninger og samarbejde

Hver medlemsstat sikrer, at dens havnemyndigheder eller -instanser og andre relevante myndigheder eller instanser meddeler den kompetente myndighed følgende oplysninger, som de er i besiddelse af:

a) oplysninger om skibe, der har undladt at indberette en hvilken som helst oplysning, som er krævet i henhold til dette direktiv, direktiv 2002/59/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 (*) samt, hvor det er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004

b) oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have overholdt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883

c) oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde

d) oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder, som er indberettet i henhold til artikel 23.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).«

22) Artikel 30 affattes således:

»*Artikel 30*

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og overvåge, hvordan Unionens havnestatskontrolordning fungerer generelt, jf. forordning (EF) nr. 1406/2002, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne.

Hver medlemsstat udvikler, gennemfører og vedligeholder et kvalitetsstyringssystem, som omfatter de operationelle dele af de havnestatsrelaterede aktiviteter, som udføres af den pågældende stats administration, som er direkte involveret i inspektioner. Dette kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med de relevante internationale kvalitetsstandarder senest den 6. juli 2032.«

23) Artikel 30a affattes således:

»*Artikel 30a*

Delegerede retsakter

Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 30b med henblik på at ændre artikel 2, nr. 1), for så vidt angår den liste over konventioner, der er opført deri, når sådanne konventioner er vedtaget som værende relevante instrumenter i henhold til Paris MOU, og med henblik på at ændre bilag VI for at udvide eller

ajourføre nævnte bilags liste over procedurer, retningslinjer, instruktioner og cirkulærer vedrørende havnestatskontrol, som er vedtaget i henhold til Paris MOU og fastsat i nævnte bilag.«

24) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 31a*

Ændringer af konventionerne

Ændringerne af konventionerne finder anvendelse, uden at det berører proceduren for overensstemmelseskontrol i artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.«

25) Artikel 33 affattes således:

»*Artikel 33*

Gennemførelsesretsakter

Kommissionen drager i forbindelse med vedtagelsen af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 4, artikel 18a, stk. 7, artikel 23, stk. 5, artikel 24a, stk. 1, og artikel 27, stk. 2, efter procedurerne i artikel 31, stk. 2, særlig omsorg for at sikre, at der i nævnte retsakter tages hensyn til den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået i kraft af Unionens inspektionssystem, og at de bygger på fagkundskaben i Paris MOU-organisationen.«

26) Artikel 35 affattes således:

»*Artikel 35*

Evaluering af gennemførelse

Kommissionen indsender senest den 6. juli 2032 og derefter hvert femte år en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv. På grundlag af denne rapport beslutter Kommissionen, om det er nødvendigt at fremsætte et lovgivningsforslag til ændring af dette direktiv eller til yderligere retsakter på dette område.

Når IMO har afsluttet revisionen af dens CO_2-intensitetsindikator (CII), vurderer Kommissionen den pågældende CII's egnethed som et miljøparameter, der anvendes til bestemmelse af et skibs risikoprofil i henhold til dette direktiv. På grundlag af denne vurdering overvejer Kommissionen, om der skal fremsættes et lovgivningsforslag, alt efter hvad der er relevant.«

27) Bilag I erstattes af teksten i bilag I til dette direktiv.

28) Bilag II erstattes af teksten i bilag II til dette direktiv.

29) Bilag III udgår.

30) Bilag IV erstattes af teksten i bilag III til dette direktiv.

31) Bilag VI erstattes af teksten i bilag IV til dette direktiv.

32) Bilag VIII erstattes af teksten i bilag V til dette direktiv.

33) Bilag XII erstattes af teksten i bilag VI til dette direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 6. juli 2027 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Uanset stk. 1 kan medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at der ud af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % skibe, der er omfattet af dette direktiv, fravige forpligtelsen til at omsætte og gennemføre dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 27. november 2024.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	BÓKA J.
Formand	*Formand*

BILAG I

»BILAG I

ELEMENTER I UNIONENS SYSTEM FOR HAVNESTATSINSPEKTION

(jf. artikel 5)

Følgende elementer indføjes i Unionens system for havnestatsinspektion:

I. Skibes risikoprofil

Et skibs risikoprofil skal fastlægges ved at kombinere følgende generiske og historiske parametre samt miljøparametre:

1. Generiske parametre

a) Skibstype

Passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe skal anses for at frembyde en højere risiko.

b) Skibets alder

Skibe, der er over 12 år gamle, skal anses for at frembyde en højere risiko.

c) Flagstatens præstationer

i) Skibe, hvis flagstat har en høj tilbageholdelsesprocent inden for Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, hvis flagstat har en lav tilbageholdelsesprocent inden for Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, hvis flagstat har ratificeret alle de obligatoriske IMO- og ILO-instrumenter, der er anført i artikel 2, punkt 1, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

d) Anerkendte organisationer

i) Skibe, der har fået udstedt certifikater af anerkendte organisationer med et lavt eller meget lavt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, der har fået udstedt certifikater af anerkendte organisationer med et højt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, der har fået udstedt certifikater af organisationer, der er anerkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 391/2009.

e) Rederiets præstationer

i) Skibe tilhørende et rederi med en lav eller meget lav præstation som konstateret på grundlag af dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe tilhørende et rederi med en høj præstation som konstateret på grundlag af dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen skal anses for at frembyde en lavere risiko.

2. Historiske parametre

i) Skibe, som mere end én gang er tilbageholdt, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, for hvilke det under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II er konstateret, at de har færre end det antal fejl og mangler, der er omhandlet i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, som ikke er tilbageholdt i løbet af perioden i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

Risikoparametrene sammenholdes ved hjælp af en vægtning, der afspejler det enkelte parameters forholdsmæssige indvirkning på skibets samlede risiko, for at fastlægge følgende skibsrisikoprofiler:

— højrisiko

— standardrisiko

— lavrisiko.

Ved fastlæggelsen af disse risikoprofiler lægges der mest vægt på parametrene for skibstype, flagstatens præstationer, anerkendte organisationers og rederiernes præstationer.

3. Miljøparametre

Skibe, for hvilke det under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II er konstateret, at de har flere end det i bilag II nævnte antal fejl og mangler med relation til MARPOL 73/78, AFS 2001, ballastvandkonventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

II. Inspektion af skibe

1. Periodiske inspektioner

Periodiske inspektioner udføres med faste intervaller. Deres hyppighed fastlægges ud fra skibets risikoprofil. Intervallet mellem periodiske inspektioner af højrisikoskibe må ikke overstige seks måneder. Intervallerne mellem de periodiske inspektioner af skibe med andre risikoprofiler skal være længere, jo lavere risikoen er.

Medlemsstaterne udfører periodisk inspektion om bord på:

— alle skibe med en højrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på en ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen inden for de seneste seks måneder. Højrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den femte måned

— alle skibe med en standardrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på en ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen inden for de seneste 12 måneder. Standardrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den tiende måned

— alle skibe med en lavrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på en ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen inden for de seneste 36 måneder. Lavrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 24. måned.

2. Yderligere inspektioner

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Det overlades dog til skibsinspektørens faglige skøn, om der er behov for en sådan yderligere inspektion på grund af uventede faktorer.

2A. Faktorer, der medfører topprioritering

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer gør sig gældende, underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion:

— skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet eller trukket tilbage fra deres klasse siden den seneste inspektion i Unionen eller Paris MOU-regionen

— skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse

— skibe, som ikke kan identificeres i inspektionsdatabasen

— skibe, der:

— har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding på vej til havnen

— er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand

— har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og procedurer ikke er blevet fulgt

— tidligere har været omfattet af forbud (første inspektion efter ophævelse af adgangsforbuddet), eller

— har været involveret i en alvorlig hændelse, navnlig større brande om bord, maskinhavari og dødsulykker.

2B. Uventede faktorer

Skibe, for hvilke følgende uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Det overlades til de kompetente myndigheders faglige skøn, om der skal foretages en sådan yderligere inspektion:

— skibe med certifikater udstedt af en forhenværende anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt siden den seneste inspektion i Unionen eller Paris MOU-regionen

— skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder eller -instanser har indberettet åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på miljøet, jf. dette direktivs artikel 23. Disse indberetninger kan omfatte oplysninger fra skibstrafiktjenester om skibes navigation

— skibe, der ikke opfylder de relevante krav om anmeldelse, der er omhandlet i direktiv (EU) 2019/883

— skibe, om hvilke der er foretaget indberetning eller indgivet klage, herunder en klage på land, fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en legitim interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser indberetningen eller klagen for åbenbart ubegrundet

— skibe, om hvilke der er indberettet en udestående ISM-fejl eller -mangel (tre måneder efter at fejlen eller manglen er konstateret)

— skibe, som tidligere er blevet tilbageholdt for mere end tre måneder siden

— skibe, om hvilke der er indberettet problemer vedrørende deres last, navnlig skadeligt og farligt gods

— skibe, der har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet

— skibe, for hvilke oplysninger fra pålidelig kilde har vist, at deres risikoparametre adskiller sig fra de registrerede parametre, og at risikoniveauet derfor er øget

— skibe, for hvilke en handlingsplan med henblik på at udbedre fejlene og manglerne som omhandlet i artikel 19, stk. 2a, er blevet vedtaget, men hvor planens gennemførelse ikke er blevet kontrolleret af en skibsinspektør.

3. Udvælgelsesordning

3A. Prioritet I-skibe inspiceres således:

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

— skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de seneste seks måneder

— passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 12 måneder.

b) Alt efter hvad der er relevant, udføres der en indledende eller en mere detaljeret inspektion af:

— andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 12 måneder.

c) I tilfælde af en topprioriteringsfaktor:

— udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter skibsinspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil og alle passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle

— udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle

— udføres der en udvidet inspektion af alle skibe ved den første inspektion, efter at et adgangsforbud er ophævet.

3B. Hvor den kompetente myndighed beslutter at inspicere et prioritet II-skib, gælder følgende:

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

— skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de seneste fem måneder

— passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste ti måneder, eller

— passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med lavrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 24 måneder.

b) Alt efter hvad der er relevant, udføres der en indledende eller en mere detaljeret inspektion af:

— andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste ti måneder, eller

— andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle, med lavrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de seneste 24 måneder.

c) I tilfælde af en uventet faktor:

— udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter skibsinspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil eller alle passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle

— udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, bulkskibe og olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe, der er over 12 år gamle.«

BILAG II

»BILAG II

UDFORMNING AF SKIBETS RISIKOPROFIL

(jf. artikel 10, stk. 2)

				Profil			
				Højrisikoskibe (HRS)		Standard-risikoskibe (SRS)	Lavrisikoskibe (LRS)
Generiske parametre				Kriterier	Pointvægt	Kriterier	Kriterier
1	Skibstype			passagerskib, bulkskib eller olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskib	1	Hverken højrisiko- eller lavrisikoskib	Alle typer
2	Skibets alder			Alle typer > 12 år	1		Alle aldre
3a	Flag	Lav præstation			2		Høj præstation
3b		Alle IMO-/ILO-instrumenterne i artikel 2 er ratificeret		—	—		Ja
4a	Anerkendte organisationer	Præstation	H	—	—		Høj
			M	—	—		—
			L	Lav	1		—
			ML	Meget lav			—
4b		EU-anerkendt		—	—		Ja
5	Rederi	Præstation	H	—	—		Høj
			M	—	—		—
			L	Lav	2		—
			ML	Meget lav			—

			Profil			
			Højrisikoskibe (HRS)		Standard-risikoskibe (SRS)	Lavrisikoskibe (LRS)
Generiske parametre			Kriterier	Pointvægt	Kriterier	Kriterier
Historiske parametre						
6	Antal fejl og mangler registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler	> 6 i én af inspektionerne	1		≤ 5 i hver enkelt inspektion (og mindst én inspektion udført i de seneste 36 måneder)
7	Antal tilbageholdelser inden for de seneste 36 måneder	Tilbageholdelser	≥ 2 tilbageholdelser	1		Ingen tilbageholdelse
Miljøparametre						
8	Antal fejl og mangler med relation til MARPOL 73/78, AFS 2001, ballastvandkonventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen af 2001, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler	> 2 i én af inspektionerne	1		

HRS er skibe, der opfylder kriterier til en samlet værdi af 5 pointvægte eller mere.

LRS er skibe, der opfylder alle kriterier i forbindelse med lavrisikoparametrene.

SRS er skibe, der hverken er HRS eller LRS.

«

BILAG III

»BILAG IV

LISTE OVER CERTIFIKATER OG DOKUMENTER

(jf. artikel 13, stk. 1)

Liste over certifikater og dokumenter, der i det omfang, det er relevant, som minimum bør kontrolleres under inspektionen (alt efter hvad der er relevant):

1. Internationalt målebrev
2. Rapporter om tidligere havnestatskontrolinspektioner
3. Sikkerhedscertifikat for passagerskibe (SOLAS 1974, regel I/12)
4. Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)
5. Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)
6. Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)
7. Sikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 1974, regel I/12)
8. Undtagelsescertifikat (SOLAS 1974, regel I/12)
9. Dokument vedrørende skibets minimumsbemanding (SOLAS 1974, regel V/14.2)
10. Internationalt lastelinjecertifikat (LL 66, artikel 16, stk. 1)
11. Internationalt lastelinjeundtagelsescertifikat (LL 66, artikel 16, stk. 2)
12. Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening (MARPOL, bilag I, regel 7.1)
13. Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af skadelige flydende stoffer i bulk (NLS) (MARPOL, bilag II, regel 9.1)
14. Internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand (ISPPC) (MARPOL, bilag IV, regel 5.1, MEPC.1/Circ.408)
15. Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening (IAPPC) (MARPOL, bilag VI, regel 6.1)
16. Internationalt energieffektivitetscertifikat (MARPOL, bilag VI, regel 6)
17. Internationalt certifikat for behandling af ballastvand (IBWMC) (BWM-konventionen, artikel 9, stk. 1, litra a), og regel E-2)
18. Internationalt antifoulingsystemcertifikat (IAFS-certifikat) (AFS 2001, bilag 4, regel 2)
19. AFS-erklæring (AFS 2001, bilag 4, regel 5)
20. Internationalt skibssikringscertifikat (ISSC) eller et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISPS-kode, del A/19 og tillæg)
21. Sønæringsbeviser for skibsførere, officerer og menige, som er udstedt i overensstemmelse med STCW-konventionen (STCW-konventionen, artikel VI, regel I/2, og STCW-kode, afdeling A-I/2)
22. Kopi af overensstemmelsesdokument eller kopi af foreløbigt overensstemmelsesdokument, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (DoC) ISM-kode (SOLAS 1974, regel IX/4.2, ISM-kode, afsnit 13 og 14)
23. Certifikat for sikker skibsdrift eller foreløbigt certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (SMC) ISM-kode (SOLAS 1974, regel IX/4.3, ISM-kode, afsnit 13 og 14)
24. Internationalt egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk eller egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk, alt efter hvilket der er relevant (IGC-kode, regel 1.5.4, eller GC-kode, regel 1.6)

25. Internationalt egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk, alt efter hvilket der er relevant (IBC-kode, regel 1.45.4, og BCH-kode, regel 1.6.3)

26. INF-egnethedscertifikat (international kode for sikker transport af pakket bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere i skibe) (SOLAS 1974, regel VII/16, og INF-kode, regel 1.3)

27. Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92, artikel VII.2)

28. Certifikat vedrørende forsikring eller anden økonomisk sikkerhedsstillelse i forbindelse med civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (bunkeroliekonventionen af 2001, artikel 7.2)

29. Certifikat til bekræftelse af forsikring eller anden finansiel sikkerhed til dækning af ansvar for fjernelse af vrag (Nairobikonventionen, artikel 12)

30. Sikkerhedscertifikat for højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer (SOLAS 1974, regel X/3.2, og HSC-kode 94/00, regel 1.8.1 og 1.9)

31. Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods (SOLAS 1974, regel II-2/19.4)

32. Dokument, der attesterer tilladelse til transport af korn, og manual til kornlæsning (SOLAS 1974, regel VI/9; international kode for sikker transport af korn i bulk, afdeling 3)

33. Tilstandsvurderingsordning (CAS), overensstemmelseserklæring, CAS slutrapport og gennemgangsrapport (MARPOL 73/78, bilag I, regel 20 og 21, resolution MEPC.94(46), som ændret ved resolution MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) og MEPC.236(65))

34. Skibshistorik (SOLAS 1974, regel XI-1/5)

35. Oliejournal, del I og II (MARPOL 73/78, bilag I, regel 17 og 36)

36. Lastjournal (MARPOL 73/78, bilag II, regel 15)

37. Affaldsjournal, del I og II (MARPOL 73/78, bilag V, regel 10.3)

38. Plan for behandling af affald (MARPOL 73/78, bilag V, regel 10, resolution MEPC.220(63))

39. Logbog og registrering af niveau og start/sluk-status for marine dieselmotorer (MARPOL 73/78, bilag VI, regel 13.5.3)

40. Logbog for skift af brændselsolie (MARPOL 73/78, bilag VI, regel 14.6)

41. Journal over ozonnedbrydende stoffer (MARPOL 73/78, bilag VI, regel 12.6)

42. Ballastvandjournal (BWRB) (BWMC, artikel 9, stk. 1, litra b), og regel B-2)

43. Fast anbragte installationer for slukning med luftarter — undtagelsescertifikat for lastrum og enhver liste over laster (SOLAS 1974, regel II-2/10.7.1.4)

44. Manifest eller stuvningsplan for farligt gods (SOLAS 1974, regel VII/4 og VII/7-2, MARPOL 73/78, bilag III, regel 54)

45. For olietankskibe: journal over system til registrering og kontrol af olieudledning i forbindelse med sidste ballastsejlads (oliejournal) (MARPOL 73/78, bilag I, regel 31.2)

46. Samarbejdsplan for eftersøgning og redning for så vidt angår passagerskibe i rutefart (SOLAS 1974, regel V/7.3)

47. For passagerskibe: liste over operationelle begrænsninger (SOLAS 1974, regel V/30.2)

48. Søkort og nautiske publikationer (SOLAS 1974, regel V/19.2.1.4 og V/27)

49. Register over hviletider og tabel over arbejdsordninger om bord (STCW-kode, sektion A-VIII/1.5 og 1.7, ILO-konvention nr. 180, artikel 5.7 og 8.1, og konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC), 2006, standard A.2.3.10 og A.2.3.12)

50. Certifikat vedrørende søfarende arbejdsforhold

51. Overensstemmelseserklæring vedrørende søfarende arbejdsforhold, del I og II

52. Bevis på ubemandet maskinrum (UMS) (SOLAS 1974, regel II-I/46.3)

53. Certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF (*)

54. Certifikat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 (**)

55. Et certifikat for fortegnelsen over farlige materialer eller en overensstemmelseserklæring i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 (***)

56. Overensstemmelsesdokument udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 (****)

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 24).

(***) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).

(****) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).«

BILAG IV

»BILAG VI

PROCEDURER FOR KONTROL MED SKIBE

(jf. artikel 15, stk. 1)

Alle tekniske instruktioner og cirkulærer udstedt i henhold til Paris MOU i deres ajourførte udgave:

Komitéen for Havnestatskontrol (PSCC) — Tekniske instruktioner

— PSCC41-2008-07 Kodeksen for god praksis

— PSCC53-2020-08 Definitioner og forkortelser

Paris MOU generelt

— PSCC54-2021-03 Inspektionstype

— PSCC56-2023-06 Tilbageholdelse og foranstaltninger

— PSCC56-2023-04 Modelformularer

— PSCC52-2019-05 Driftskontrol

— PSS43-2010-11 Flagstatsundtagelser

— PSCC51-2018-13 Driftsafbrydelse

— PSCC49-2016-11 Strømafbrydelsestest

— PSCC53-2020-06 Adgangsforbud

— PSCC50-2017-12 Konstruktion bulkskibe, olietankskibe

— PSCC43-2010-06 Tørdokning

— PSCC53-2020-11 Tilladelse til enkelt rejse til et reparationsværft i forbindelse med fejl og mangler som følge af »utilsigtet skade«

SOLAS-konventionen

— PSCC56-2023-05 ISM-koden

— PSCC54-2021-02 ISPS-koden

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (sort boks)

— PSCC43-2010-09 Materialesikkerhedsdatablade

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 On-load-udløsningsmekanismer til redningsbåde

— PSCC45-2012-10 Lækstabilitet på tankskibe

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Tykkelsesmålinger ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Tykkelsesmåling

— PSCC51-2018-11 Polarkoden

— PSCC55-2022-02 IGF-koden

MARPOL-konventionen

— PSCC46-2013-18 MARPOL, bilag I OWS

— PSCC43-2010-39 MARPOL, bilag II Stripping

— PSCC47-2014-08 MARPOL, bilag III IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL, bilag IV Slam

— PSCC52-2019-07 MARPOL, bilag V Affald

— PSCC56-2023-07 MARPOL, bilag VI Luftforurening

— PSCC43-2010-38 Råolievask

— PSCC44-2011-20 MARPOL-undersøgelse

International lastelinjekonvention

— PSCC54-2021-06 International lastelinjekonvention

AFS-konventionen

— PSCC47-2014-13 Antifoulingsystemer

Bunkeroliekonventionen

— PSCC56-2023-02 Konventioner om finansielle forpligtelser

Certificering af søfarende og mandskab

— PSCC56-2023-08 Certificering af søfarende og mandskab (STCW, MLC og SOLAS)

Ballastvandkonventionen

— PSCC51-2018-09 Ballastvandkonventionen

ILO-konventioner

— PSCC52-2019-10 Konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006

— PSCC53-2020-14 Arbejds- og hviletider og egnethed til tjeneste«.

BILAG V

»BILAG VIII

BESTEMMELSER VEDRØRENDE ADGANGSFORBUD TIL HAVNE OG ANKERPLADSER I UNIONEN

(jf. artikel 16 og artikel 21, stk. 4)

1) Hvis betingelserne i artikel 16, stk. 1, er overholdt, underretter den kompetente myndighed i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, skriftligt skibsføreren om, at der vil blive udstedt adgangsforbud, som træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen. Adgangsforbuddet træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen, efter at de fejl og mangler, som førte til tilbageholdelsen, er afhjulpet.

2) Den kompetente myndighed sender en genpart af adgangsforbuddet til flagstatens administration, den pågældende anerkendte organisation, de øvrige medlemsstater og de andre stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. Den kompetente myndighed ajourfører også straks inspektionsdatabasen med oplysninger om adgangsforbuddet.

3) For at få adgangsforbuddet ophævet skal rederen eller operatøren af skibet rette en formel anmodning til den kompetente myndighed i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. En sådan anmodning skal ledsages af et dokument, som udstedes af flagstatens administration, efter at en af flagstatsadministrationen behørigt bemyndiget synsansvarlig har aflagt besøg om bord og konstateret, at skibet fuldt ud overholder konventionernes relevante bestemmelser. Flagstatsadministrationen giver den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord. Dokumentet kan have form af en officiel erklæring, som skal udstedes af flagstatsadministrationen og ikke af en anerkendt organisation.

4) Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, hvor det er relevant, ledsages af et dokument udstedt af det klassifikationsselskab, hvor skibet er klassificeret, efter at en synsansvarlig fra klassifikationsselskabet har aflagt besøg om bord, og hvoraf det fremgår, at skibet opfylder de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet. Klassifikationsselskabet forelægger den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.

5) Adgangsforbuddet kan først løftes, når den i dette direktivs artikel 16 omtalte periode er udløbet, og rederen skal sende en formel anmodning til havnestatsmyndigheden i den medlemsstat, som har udsted forbuddet, samt tilvejebringe de i afsnit 3 og 4 påkrævede dokumenter.

6) En sådan anmodning og de påkrævede dokumenter skal indsendes til den stat, der har udstedt forbuddet, mindst én måned forud for forbuddets udløb. Hvis denne frist ikke overholdes, kan der opstå en forsinkelse på op til én måned, efter at den stat, der har udstedt forbuddet, har modtaget anmodningen.

7) Der tilføjes i informationssystemet en »topprioriteringsfaktor« for skibet, og det registreres, at skibet kan underkastes en udvidet inspektion, næste gang det anløber en havn/ankerplads i Paris MOU-regionen.

8) Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de øvrige medlemsstater, de øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. Den kompetente myndighed ajourfører også straks inspektionsdatabasen med oplysninger om adgangsforbuddet.

9) Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til havne i Unionen, skal stilles til rådighed i inspektionsdatabasen og offentliggøres i overensstemmelse med artikel 26 og bilag XIII.«

BILAG VI

»BILAG XII

INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER

(jf. artikel 24, stk. 1)

1) Inspektionsdatabasen skal som minimum omfatte følgende funktioner:

   — indeholde inspektionsdata fra medlemsstaterne og alle øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU

   — levere data om skibets risikoprofil og om skibe, der står over for at skulle inspiceres

   — beregne hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser

   — generere de lister over flagstater med høj præstation, middel præstation og lav præstation, der er omhandlet i artikel 16, stk. 1

   — generere data om rederiernes præstationer

   — identificere de elementer i risikoområderne, der skal kontrolleres ved den enkelte inspektion.

2) Inspektionsdatabasen skal være udformet, så den kan tilpasse sig den fremtidige udvikling og samkøres med andre EU-databaser vedrørende sikkerhed til søs, herunder SafeSeaNet, der leverer data om skibes faktiske anløb i medlemsstaternes havne, og, hvor det er relevant, med relevante nationale informationssystemer.

3) Inspektionsdatabasen skal forbindes med informationssystemet Equasis ved hjælp af et dybt hyperlink. Medlemsstaterne tilskynder til, at de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis, konsulteres af skibsinspektørerne.«