Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/3099

16.12.2024

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/3099

**av den 27 november 2024**

**om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG ([3]) fastställs regler för systemet för hamnstatskontrollinspektioner, varigenom fartyg som kan bli föremål för kontroll och som anlöper unionshamnar inspekteras för att kontrollera om kompetensen hos besättningen ombord och fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner om säkerheten för människoliv till sjöss, om skydd av den marina miljön och om boende- och arbetsförhållanden på fartyg, oavsett flagg.

(2) Direktiv 2009/16/EG grundar sig på den befintliga frivilliga överenskommelsen i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som undertecknades den 26 januari 1982 (*Paris MoU*) och begreppen delad inspektionsbörda, riskbaserade målinriktade val av fartyg för inspektioner, harmoniserade inspektioner och utbyte av inspektionsresultat.

(3) Sedan direktiv 2009/16/EG trädde i kraft har det skett förändringar i det internationella regelverket, särskilt i Paris MoU och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), och teknisk utveckling. Dessa förändringar och erfarenheter från genomförandet av direktiv 2009/16/EG bör beaktas.

(4) Ett antal internationella konventioner har ratificerats av medlemsstaterna och har trätt i kraft sedan 2011. Det rör sig om den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, som antogs den 13 februari 2004 (*barlastvattenkonventionen*), och den internationella Nairobikonventionen om avlägsnande av vrak, som antogs den 18 maj 2007 (*Nairobikonventionen*). Dessa internationella konventioner bör därför tas med i förteckningen över de konventioner som omfattas av direktiv 2009/16/EG så att de kan ges verkan som en del av systemet för hamnstatskontroll.

(5) För att möjliggöra ett uppdaterat och harmoniserat system för hamnstatskontroll är det nödvändigt att på ett snabbare sätt kunna uppdatera förteckningen över internationella konventioner som ges verkan genom hamnstatskontroll utan att direktiv 2009/16/EG behöver ändras i sin helhet. När en överenskommen ratificeringsnivå har nåtts för en internationell konvention, vilket utlöser dess ikraftträdande, och efter att den antagits av de stater som har undertecknat i Paris MoU som ett relevant instrument, bör därför förteckningen över konventioner som avses i direktiv 2009/16/EG uppdateras av kommissionen.

([1]) EUT C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 april 2024 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 18 november 2024.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

(6) Den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, som antogs den 15 maj 2009 (*Hongkongkonventionen*), kommer att träda i kraft den 26 juni 2025. Direktiv 2009/16/EG bör föreskriva att den konventionen ska ges verkan.

(7) Internationella överenskommelser och konventioner inom fisket, såsom 2012 års Kapstadenavtal om tillämpningen av bestämmelserna i 1993 års Torremolinosprotokoll om internationella Torremolinoskonventionen om säkerhet på fiskefartyg (*Kapstadenavtalet*), Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention nr 188 om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 och den internationella konventionen om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg från 1995 (STCW-F) kan förbättra säkerheten på fiskefartyg och arbets- och boendeförhållandena för sjömän ombord och skapa mer likvärdiga villkor i branschen.

(8) På grund av sin ringa storlek är de flesta fiskefartyg i unionen verksamma på territorialvatten och kommer sannolikt inte att inspekteras i utländska hamnar. Detta innebär i allmänhet att endast större fiskefartyg med en längd om 24 meter och däröver, enligt definitionen av längd i Kapstadenavtalet, vilka också är de fiskefartyg som oftast omfattas av internationella konventioner, sannolikt kommer att fiska i internationella vatten och anlöpa andra hamnar än dem i det land där de är registrerade och därför omfattas av hamnstatskontroll. Eftersom de flesta av de internationella konventioner som är tillämpliga på större fiskefartyg skiljer sig från dem som för närvarande ges verkan genom hamnstatskontroll och för att undvika oönskade spridningseffekter till det nuvarande hamnstatskontrollsystemet, bör ett parallellt och separat system för hamnstatskontroll för fiskefartyg inrättas.

(9) På grund av fiskemönstren besöks emellertid inte alla medlemsstater av sådana större fiskefartyg. Därför bör det för de medlemsstater som vill utföra sådana inspektioner inrättas ett frivilligt system som är parallellt med och separat från det nuvarande systemet för hamnstatskontroll, för att tillhandahålla flexibilitet i hur standarder utvecklas vid hamnstatskontroll. Ett sådant system för hamnstatskontroll för fiskefartyg med en längd om 24 meter och däröver kan därför utvecklas organiskt av medlemsstaterna, stater som har undertecknat Paris MoU och kommissionen utan att det inkorporeras i nuvarande Paris MoU, för att förbättra samarbetet om hamnstatskontroll i unionens hamnar som tar emot sådana fartyg och förbättra säkerheten inom fiskerinäringen, inbegripet hälsa och säkerhet för fiskare ombord. I detta syfte bör en separat modul för den befintliga inspektionsdatabasen utarbetas. Ett sådant frivilligt system kan vara till hjälp för medlemsstaterna i samband med ratificeringsförfarandet för Kapstadenavtalet och förbereda för dess ikraftträdande, vilket bemyndigas genom rådets beslut 2014/195/EU ([4]), för att fastställa högsta möjliga standarder för större fiskefartygs säkerhet.

(10) Mekanismen för rättvis fördelning innebär en fördelning av inspektionsbördan mellan stater som har undertecknat Paris MoU. Varje stat som har undertecknat tilldelas ett visst antal inspektioner. Detta antal utgör dess inspektionsplikt eller *rättvis fördelning*, som ska utföras varje år. Huruvida fartyget kan bli föremål för inspektion avgörs i första hand av den tid som gått sedan den senaste inspektionen, jämförd med den fartygsriskprofil som fastställer intervallen mellan inspektionerna och inspektionernas omfattning. Fartyg av prioritet II får inspekteras medan fartyg av prioritet I måste inspekteras.

(11) Medlemsstaterna bör tillåtas att inte utföra ett visst antal *prioriterade* inspektioner utan att det påverkar efterlevnaden av deras inspektionsplikt. För vissa medlemsstater kan antalet prioriterade fartyg som faktiskt anlöper deras hamnar under ett visst år antingen överstiga eller understiga den tilldelade inspektionsplikten. En alternativ metod för att följa mekanismen för rättvis fördelning för dessa (överbelastade eller underbelastade) medlemsstater konstaterades vara oflexibel, och det är därför nödvändigt att anpassa de berörda bestämmelserna till bestämmelserna i Paris MoU.

(12) Medlemsstaterna får också skjuta upp inspektioner av fartyg under vissa omständigheter, förutsatt att fartyget inspekteras i nästa anlöpshamn eller inom 15 dagar. Den möjligheten bör anpassas så att alla medlemsstater har möjlighet att utnyttja den. Vissa kategorier av fartyg som anses utgöra en högre risk och därför kan bli föremål för en utökad inspektion måste anmäla sin beräknade ankomsttid till hamn 72 timmar innan de ankommer. Efter ett antal år drogs dock slutsatsen att den skyldigheten var alltför betungande för de driftsansvariga och inte tillför något mervärde, eftersom informationen om den beräknade ankomsttiden redan är mer lättillgänglig för de nationella myndigheterna i databasen Thetis. På grundval av detta avskaffade Paris MoU anmälningsskyldigheten före ankomst och direktiv 2009/16/EG bör därför anpassas i enlighet med detta.

([4]) Rådets beslut 2014/195/EU av den 17 februari 2014 om att bemyndiga medlemsstaterna att underteckna, ratificera eller ansluta sig till 2012 års Kapstadenavtal om tillämpningen av bestämmelserna i 1993 års Torremolinosprotokoll om internationella Torremolinoskonventionen om säkerhet på fiskefartyg från 1977 (EUT L 106, 9.4.2014, s. 4).

(13) Under normala omständigheter är inspektioner av fartyg av prioritet II inte obligatoriska utan frivilliga. Medlemsstater som inte får tillräckligt många anlöp av fartyg som kan bli föremål för inspektion för att deras årliga inspektionsplikt ska fullgöras, behöver dock inspektera fartyg av prioritet II för att deras årliga inspektionsplikt ska fullgöras. Eftersom dessa inspektioner i praktiken blir obligatoriska för dessa medlemsstater kan det behövas större flexibilitet vid inspektioner av fartyg prioritet II, särskilt för sådana medlemsstater. Det bör därför vara möjligt för sådana medlemsstater att skjuta upp dessa inspektioner under förutsättning att de motiverar ett sådant uppskjutande.

(14) Om en inspektion inte utförs på grund av extraordinära och oförutsedda omständigheter som omöjliggör utförandet av en inspektion, såsom naturkatastrofer, pandemier, hot mot folkhälsan eller terroristattacker, bör den inte räknas som en utebliven inspektion. Dessa omständigheter bör vederbörligen motiveras och rapporteras till kommissionen.

(15) Under det senaste årtiondet och trots att antalet fartyg som anlöper unionens hamnar har ökat, inklusive närsjöfartstransporter av gods mellan de största hamnarna i medlemsstaterna och hamnar i det geografiska Europa eller i icke-europeiska länder vid Medelhavet och Svarta havet, har säkerhetsprofilen för fartyg som anlöper unionens hamnar förbättrats. Hamnstatskontrollinspektioner används i allt högre grad för att ge verkan åt miljörätt, exempelvis när det gäller svavelutsläpp eller säker och miljöriktig fartygsåtervinning. I detta avseende bör unionen, i enlighet med sina åtaganden om skyddet av den marina miljön, fortsätta att utöva sitt ledarskap i en bransch som regleras både på europeisk och internationell nivå. Den riskprofil för fartyg som utarbetades före 2009 hade dock andra prioriteringar och är inte helt anpassad för att fokusera på inspektionsinsatserna på de fartyg som har lägst miljöprestanda. Därför bör fartygens riskprofil uppdateras så att den återspeglar miljöproblemen genom att större vikt fästs vid fartygens miljöprestanda.

(16) Efter det att IMO har slutfört översynen av sin koldioxidintensitetsindikator (CII) bör kommissionen bedöma om denna CII är lämplig som en miljöparameter för fastställande av ett fartygs riskprofil enligt direktiv 2009/16/EG och överväga att lägga fram ett lagstiftningsförslag, beroende på vad som är lämpligt.

(17) En ny metod antogs inom ramen för Paris MoU 2019, genom vilken förteckningar för höga, medelhöga och låga prestationer upprättades, som ett alternativ till de vita, grå och svarta förteckningarna över flaggstater. När de relevanta genomförandeakterna antas bör särskild uppmärksamhet ägnas åt den metod med vilken en kategorisering av flaggstater fastställs. Rättvisa bör säkerställas vid genomförandet enligt detta direktiv av den metoden, särskilt när det gäller behandlingen av flaggstater med små flottor.

(18) Eftersom hamnstatskontrolltjänstemän behöver tid för att förbereda och utföra inspektioner är det viktigt att säkerställa att det finns tillräckligt med tid. Detta är särskilt relevant vid utökade inspektioner, och även vid inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik, där fartygets drift kan tas under övervägande.

(19) Med tanke på de utökade inspektionernas omfattning bör de utföras av åtminstone två hamnstatskontrollinspektörer. När detta inte är möjligt av objektiva skäl, såsom hamnarnas särdrag (begränsad personal, tillgänglighetsproblem), på grund av att underrättelsen om ankomst kom med alltför kort varsel eller på grund av att en utökad inspektion är nödvändig på grund av oförutsedda faktorer eller faktorer av högsta prioritet, bör skälen vederbörligen registreras.

(20) Digitalisering är en viktig del av den tekniska utvecklingen när det gäller datainsamling och dataöverföring, och syftar till att bidra till kostnadsbesparingar och effektiv användning av mänskliga resurser. Antalet fartyg som för närvarande medför elektroniska certifikat ökar och förväntas fortsätta att öka. Därför bör hamnstatskontrollens effektivitet förbättras genom ökad användning av elektroniska certifikat för att möjliggöra mer fartygsfokuserade och bättre förberedda inspektioner.

(21) Hamnstatskontrollen har blivit alltmer komplicerad eftersom nya inspektionskrav läggs till, antingen enligt unionsrätten eller via IMO, vilket vittnar om den nära kopplingen mellan hälsa, säkerhet, trygghet och sociala aspekter. Det finns därför ett behov av att säkerställa kompetenshöjning och omskolning av hamnstatskontrolltjänstemän och kontinuerligt utveckla deras utbildning. Detta kommer att göra det möjligt för hamnstaternas behöriga myndigheter att verifiera att tillämpliga internationella konventioner om sjösäkerhet och sjöfartsskydd, om skydd för den marina miljön och om boende- och arbetsförhållanden ombord följs av fartyg som anlöper deras

hamnar. När en hamnstat utför sådan övervakningsverksamhet får den inte inkräkta på flaggstatens befogenheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/54/EU ([5]).

(22) Medlemsstaternas flaggstatsförvaltningar är i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG ([6]) skyldiga att ha ett kvalitetsledningssystem för att kunna hjälpa medlemsstaterna att ytterligare förbättra sina prestationer som flaggstater och säkerställa lika villkor för förvaltningarna. Ett liknande krav på förvaltningar som utför hamnstatskontroller bör göra det möjligt för medlemsstaterna att certifiera att dessa förvaltningars organisation samt strategier, processer, resurser och dokumentation är lämpliga för att uppnå det här direktivets mål. För att säkerställa att medlemsstaterna har tillräckligt med tid att genomföra det kravet bör certifieringen av det kvalitetsledningssystemet anpassas till det sedvanliga revisionsintervallet för det redan befintliga systemet inom ramen för direktiv 2009/21/EG.

(23) För att möjliggöra att tillämpningen av direktiv 2009/16/EG uppdateras så att medlemsstaterna kan fullgöra sina skyldigheter enligt internationell rätt i enlighet med det direktivet bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av förteckningen över konventioner inom tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG och ändring av förteckningen över förfaranden och riktlinjer för hamnstatskontroll som antagits inom ramen för Paris MoU. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([7]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(24) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2009/16/EG om förteckningen över konventioner som omfattas av dess tillämpningsområde, villkoren för tillämpningen av bilaga VII om utökade inspektioner, den enhetliga uppsättningen riktlinjer och förfaranden för skydd och säkerhet samt kraven på elektroniska certifikat, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([8]).

(25) Mot bakgrund av den fullständiga övervakningscykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns besök i medlemsstaterna för att övervaka genomförandet av direktiv 2009/16/EG bör kommissionen för första gången utvärdera genomförandet av det direktivet senast fem år efter dagen för införlivande av detta ändringsdirektiv och rapportera till Europaparlamentet och rådet om detta. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för den utvärderingen. Efterföljande utvärderingar bör ske vart femte år.

(26) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av sjöfartens internationella karaktär, utan snarare, på grund av nätverkseffekterna av att medlemsstaterna vidtar gemensamma åtgärder, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(27) För att kustlösa medlemsstater inte ska åläggas en oproportionerlig administrativ börda bör sådana medlemsstater genom en *de minimis*-regel få avvika från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv så länge som de uppfyller vissa kriterier.

(28) Direktiv 2009/16/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/54/EU av den 20 november 2013 om vissa flaggstaters ansvar i fråga om efterlevnad och verkställighet av 2006 års konvention om arbete till sjöss (EUT L 329, 10.12.2013, s. 1).

([6]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132).

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

([8]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

**Ändringar av direktiv 2009/16/EG**

Direktiv 2009/16/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska första stycket ändras på följande sätt:

a) Led 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led d ska ersättas med följande:

”d) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (*STCW-konventionen*).”

ii) Följande led ska läggas till:

”l) 2004 års internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (*barlastvattenkonventionen*).

m) 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (*Nairobikonventionen*).

n) 2009 års internationella Hongkongkonvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (*Hongkongkonventionen*).”

b) Led 3 ska utgå.

c) Följande led ska införas:

”8a. *inspektion*: en kontroll av fartygets skick, dess utrustning och dess besättning på grundval av tillämpliga konventioner, utförd av en inspektör; inspektionen är inte en besiktning för utfärdande, erkännande eller förnyelse av föreskrivna certifikat, och den efterföljande inspektionsrapport som lämnas till befälhavaren är inte ett certifikat.”

d) Leden 11, 12 och 13 ska ersättas med följande:

”11. *inledande inspektion*: en inspektion ombord på ett fartyg som utförs av en inspektör, inbegripet åtminstone de kontroller som krävs enligt artikel 13.1.

12. *mer ingående inspektion*: en inspektion som inbegriper de delar som ingår i en inledande inspektion, genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning under de omständigheter som närmare anges i artikel 13.3 helt eller, om detta är lämpligare, delvis görs till föremål för en undersökning av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de driftsanvisningar som gäller ombord.

13. *utökad inspektion*: en inspektion som inbegriper som minst de punkter som anges i bilaga VII och de delar som ingår i en inledande inspektion; en utökad inspektion får inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med artikel 13.3.”

e) Led 20 ska ersättas med följande:

”20. *föreskrivet certifikat*: certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med tillämpliga konventioner.”

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Vid inspektion av ett fartyg vars flaggstat inte är part i en konvention ska medlemsstaterna säkerställa att detta fartyg och dess besättning inte behandlas fördelaktigare än ett fartyg vars flaggstat är part i den konventionen. Ett sådant fartyg ska underkastas en mer ingående inspektion i enlighet med de förfaranden som upprättats inom ramen för Paris MoU. Ett fartyg vars flaggstat inte är part i CLC 92, bunkerkonventionen 2001 eller

Nairobikonventionen ska dock inte automatiskt underkastas en mer ingående inspektion, om fartyget har det certifikat som krävs, utfärdat av en stat som är part i dessa konventioner, och den inspektör som genomför inspektionen beslutar att en mer ingående inspektion inte är nödvändig. Detta beslut och skälen till det ska registreras i inspektionsdatabasen.

4. Fiskefartyg med en längd under 24 meter, örlogsfartyg, militära hjälpfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, statsfartyg som inte används kommersiellt och fritidsbåtar som inte används i handelssjöfart ska inte omfattas av detta direktiv. Vid tillämpning av detta direktiv ska ett fiskefartygs längd fastställas i enlighet med 2012 års Kapstadenavtal om tillämpningen av bestämmelserna i 1993 års Torremolinosprotokoll om internationella Torremolinoskonventionen om säkerhet på fiskefartyg."

b) Följande punkt ska införas:

"4a. Medlemsstaterna får utföra hamnstatskontrollinspektioner av fiskefartyg med en längd om 24 meter och däröver. Kommissionen får, i samarbete med de stater som har undertecknat Paris MoU, anta riktlinjer för att fastställa den detaljerade utformningen av ett sådant parallellt och separat särskilt system för hamnstatskontroll för dessa fiskefartyg."

3. I artikel 5 ska följande punkt införas:

"2a. Inspektioner av fartyg som utförs av en medlemsstat och som överskrider den medlemsstatens årliga inspektionsplikt med 20 % eller mer ska inte beaktas vid beräkningen av den årliga inspektionsplikten för parter i Paris MoU."

4. Artikel 6 ska ersättas med följande:

"*Artikel 6*

**Närmare regler för fullgörande av inspektionsplikten**

1. En medlemsstat som inte utför de inspektioner som krävs enligt artikel 5.2 a ska icke desto mindre anses uppfylla det kravet om sådana uteblivna inspektioner inte överstiger 10 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser, oavsett deras riskprofil.

2. Utan hinder av den procentandel uteblivna inspektioner som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna prioritera inspektionen av fartyg som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i unionen.

3. Utan hinder av den procentandel uteblivna inspektioner som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna, för fartyg av prioritet I som anlöper ankarplatser, prioritera inspektion av fartyg med hög riskprofil som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i unionen."

5. I artikel 7 ska rubriken och punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

"*Artikel 7*

**Närmare regler för en balanserad inspektionsplikt i hela unionen**

1. En medlemsstat i vilken det totala antalet anlöp av fartyg av prioritet I överstiger den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b ska anses fullgöra sin årliga inspektionsplikt om antalet inspektioner som utförs av den medlemsstaten minst motsvarar dess inspektionsandel enligt artikel 5.2 b och den medlemsstaten inte missar mer än 40 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser.

2. En medlemsstat i vilken det totala antalet anlöp av fartyg av prioritet I och fartyg av prioritet II understiger 150 % av den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b ska icke desto mindre anses fullgöra sin årliga inspektionsplikt om den medlemsstaten utför inspektioner av två tredjedelar av det totala antalet fartyg av prioritet I och fartyg av prioritet II som anlöper dess hamnar och ankarplatser."

6. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 2 och 3 ska ersättas med följande:

”1. En medlemsstat får besluta att skjuta upp inspektionen av ett fartyg av prioritet I eller prioritet II i något av följande fall:

a) Om inspektionen skulle kunna utföras vid ett senare anlöp av fartyget i samma medlemsstat inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden, förutsatt att fartyget under mellantiden inte anlöper någon annan hamn i unionen eller Paris MoU-regionen, med undantag för samtliga hamnar i fartygets flaggstat.

b) Om inspektionen skulle kunna utföras i en annan anlöpshamn i unionen eller Paris MoU-regionen inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden, förutsatt att den stat där en sådan anlöpshamn är belägen har samtyckt till inspektionen i förväg.

c) Om inspektionen av ett fartyg, inbegripet ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, skulle kunna utföras i samma anlöpshamn inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden.

Om en medlemsstat beslutar att skjuta upp en inspektion enligt första stycket ska den uppskjutna inspektionen inte räknas in i den medlemsstatens fullgörande av sin årliga inspektionsplikt som avses i artiklarna 6 och 7 om den uppskjutna inspektionen registreras som sådan i inspektionsdatabasen.

2. Om en inspektion inte utförs av ett fartyg av prioritet I eller prioritet II av operativa skäl ska den inte räknas som en utebliven inspektion, förutsatt att skälet till att inspektionen inte utförs registreras i inspektionsdatabasen och någon av följande exceptionella omständigheter föreligger:

a) Den behöriga myndigheten anser att inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets eller besättningens säkerhet, eller för hamnen eller den marina miljön.

b) Fartygets hamnanlöp äger rum enbart nattetid.

c) Anlöpstiden är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt.

Om omständigheter enligt led b föreligger ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyg som regelbundet anlöper nattetid kan bli inspekterade på lämpligt sätt.

3. Om en inspektion av ett fartyg vid ankarplats inte utförs, ska detta inte räknas som en utebliven inspektion i följande fall:

a) När fartyget inspekteras i en annan hamn eller vid en annan ankarplats i unionen eller Paris MoU-regionen i enlighet med bilaga I inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden.

b) När fartyget endast anlöper nattetid eller om anlöpet är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt, förutsatt att skälet till att inspektionen inte utförs registreras i inspektionsdatabasen.

c) När den behöriga myndigheten anser att inspektionen skulle utgöra en risk för inspektörernas, fartygets eller besättningens säkerhet, eller för hamnen eller den marina miljön, förutsatt att skälet till att inspektionen inte utförs registreras i inspektionsdatabasen.”

b) Följande punkt ska läggas till:

”4. Om en inspektion inte utförs på grund av extraordinära och oförutsedda omständigheter ska den inte räknas som en utebliven inspektion, och skälet till att inspektionen inte utförs ska registreras i inspektionsdatabasen. Dessa omständigheter ska vederbörligen motiveras och rapporteras till kommissionen.”

7. Artikel 9 ska utgå.

8. Artikel 10.2 och 10.3 ska ersättas med följande:

”2. Ett fartygs riskprofil ska bestämmas genom en kombination av generiska, historiska och miljöbaserade riskparametrar enligt följande:

a) Generiska parametrar

Generiska parametrar ska grunda sig på typ, ålder, flagg, berörda erkända organisationer och företagets prestationsnivå i enlighet med bilaga I del I.1 och bilaga II.

b) Historiska parametrar

Historiska parametrar ska grunda sig på antalet brister och kvarhållanden under en viss period i enlighet med bilaga I del I.2 och bilaga II.

c) Miljöparametrar

Miljöparametrar ska grunda sig på antalet brister som rör Marpol 73/78, AFS 2001, barlastvattenkonventionen, CLC 92, bunkerkonventionen 2001, Nairobikonventionen och Hongkongkonventionen i enlighet med bilaga I del I.3 och bilaga II.

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer en metod för bedömning av generiska riskparametrar, framför allt vad avser de flaggstatskriterier och kriterier för företags prestationsnivå som antogs inom ramen för Paris MoU 2019, genom vilken förteckningar över höga, medelhöga och låga prestationer upprättades. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2."

9. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 c ska ersättas med följande:

"c) förvissar sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, inbegripet i maskinutrymme och i bostadsutrymmen."

b) Punkt 2 ska utgå.

10. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Fartyg i någon av följande kategorier kan bli föremål för en utökad inspektion i enlighet med bilaga I del II 3A och 3B:

a) Fartyg med hög riskprofil.

b) Passagerarfartyg, bulkfartyg, oljefartyg, gasfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år.

c) Fartyg med hög riskprofil eller passagerarfartyg, bulkfartyg, oljefartyg, gasfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år i fall där faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer föreligger.

d) Fartyg som ska inspekteras efter ett tillträdesförbud som utfärdats i enlighet med artiklarna 16 och 21.4."

b) Punkt 3 ska utgå.

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. En utökad inspektion ska i möjligaste mån utföras av minst två hamnstatskontrollinspektörer. Om detta inte är möjligt ska skälen vederbörligen registreras i inspektionsdatabasen. Den utökade inspektionens omfattning, inbegripet de riskområden som ska ingå, anges i bilaga VII. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av bilaga VII. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2."

11. Artikel 14a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Artiklarna 11 a och 14 ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som inspekterats enligt den här artikeln."

b) Följande punkt ska införas:

”4a. Fartygets driftsansvarige eller befälhavare ska säkerställa att myndigheten får tillräckligt med tid på sig för att utföra de inspektioner som föreskrivs i punkterna 1.1 och 2 a i bilaga XVII.”

12. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1–4 ska ersättas med följande:

”1. En medlemsstat ska förbjuda tillträde till sina hamnar och ankarplatser för varje fartyg som

a) är flaggat i en stat som finns med på den förteckning över stater med låga prestationer som antas i enlighet med Paris MoU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år, och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller på en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MoU, eller

b) är flaggat i en stat som finns med på den förteckning över stater med höga eller medelhöga prestationer som antas i enlighet med Paris MoU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år, och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller på en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MoU.

Första stycket i denna punkt ska inte tillämpas i de situationer som avses i artikel 21.6.

Tillträdesförbudet ska vara tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhållits för tredje gången och där ett tillträdesförbud har utfärdats.

2. Tillträdesförbudet får hävas endast om de villkor som anges i punkterna 3–6 i bilaga VIII har uppfyllts, dock tidigast tre månader efter utfärdandet.

Om fartyget blir föremål för tillträdesförbud för andra gången, får det tillträdesförbudet hävas först efter en period på tolv månader.

3. Om fartyget därefter hålls kvar i en hamn eller på en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MoU ska fartyget vägras tillträde till hamnar eller ankarplatser i unionen. Ett sådant tredje tillträdesförbud får hävas 24 månader efter det att detta förbud utfärdats, men endast om

a) fartyget är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens inte omfattas av vare sig förteckningen över stater med låga prestationer eller förteckningen över stater med medelhöga prestationer,

b) det föreskrivna certifikatet och klasscertifikatet för fartyget har utfärdats av en eller flera organisationer som erkänts enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 (*),

c) fartyget förvaltas av ett företag med hög prestationsnivå enligt bilaga I del I.1, och

d) villkoren i punkterna 3–6 i bilaga VIII är uppfyllda.

Ett fartyg som efter 24 månader efter det att tillträdesförbudet utfärdades inte uppfyller de kriterier som anges i första stycket ska permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen.

4. Varje senare kvarhållande efter ett tredje tillträdesförbud, i en hamn eller på en ankarplats i unionen, av ett fartyg som för flagg från en stat som finns med på förteckningen över stater med medelhöga eller låga prestationer ska leda till att fartyget permanent vägras tillträde till hamnar eller ankarplatser i unionen.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11).”

b) Följande punkter ska införas:

”4a. Ett fartyg som för flagg från en stat som finns med på förteckningen över stater med höga prestationer och som har vägrats tillträde minst tre gånger och kvarhålls i en hamn eller på en ankarplats i unionen vid tidpunkten för dess första inspektion i unionen sedan detta tredje eller eventuella därpå följande tillträdesförbud, ska

a) vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen under en period på 24 månader, om dess föreskrivna certifikat och klasscertifikat är utfärdade av en eller flera organisationer som erkänts enligt förordning (EG) nr 391/2009,

b) permanent vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen, om fartygets föreskrivna certifikat och klasscertifikat inte är utfärdade av en eller flera organisationer som erkänts enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009.

4b. Perioder av tillträdesförbud på grund av flera kvarhållanden ska förlängas med tolv månader i fall där en åtgärd för tillträdesförbud i enlighet med artikel 21.4 är tillämplig.”

13. I artikel 17 ska första stycket ersättas med följande:

”När en inspektion slutförts ska inspektören sammanställa en inspektionsrapport i enlighet med bilaga IX. En kopia av inspektionsrapporten ska lämnas till fartygets befälhavare.”

14. I artikel 19.4 ska första stycket ersättas med följande:

”4. Om inspektionen visar att fartyget inte är utrustat med ett fungerande VDR-system, och användning av ett sådant system är obligatorisk enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (*), ska den behöriga myndigheten säkerställa att fartyget kvarhålls.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).”

15. Artikel 20.1 ska ersättas med följande:

”1. Fartygets ägare eller driftsansvarige eller ägarens eller den driftsansvariges representant i medlemsstaten ska ha rätt att överklaga en behörig myndighets kvarhållande eller tillträdesförbud. Ett överklagande ska inte hindra att kvarhållandet eller tillträdesförbudet verkställs.”

16. Artikel 21 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att de fartyg som avses i punkt 1 i denna artikel och de kvarhållna fartyg som avses i artikel 19.2 vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen om fartyget

a) fortsätter sin resa utan att uppfylla de villkor som den behöriga myndigheten i någon medlemsstat har uppställt i inspektionshamnen, eller

b) tillåts fortsätta sin resa på villkor att de uppfyller tillämpliga konventionskrav genom att därefter anlöpa det reparationsvarv som anvisats enligt punkt 1 i denna artikel, men underlåter att göra detta.

Tillträdesförbudet ska börja tillämpas samma dag som det utfärdas. Tillträdesförbudet får hävas endast om de villkor som anges i punkterna 3–6 i bilaga VIII har uppfyllts, dock tidigast tolv månader efter utfärdandet.”

b) Punkterna 5 och 6 ska ersättas med följande:

”5. Under de omständigheter som avses i punkt 4 första stycket a ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla övriga medlemsstater på detta.

Under de omständigheter som avses i punkt 4 första stycket b ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där reparationsvarvet är beläget informera myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt om huruvida fartyget har anlänt. När den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt får kännedom om att fartyget inte har anlöpt reparationsvarvet, ska den omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla övriga medlemsstater på detta.

Under de omständigheter som avses i punkt 4 första stycket b, om det reparationsvarv som anvisats enligt punkt 1 inte är beläget i en medlemsstat, och den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt får kännedom om att fartyget inte har anlöpt något reparationsvarv, ska den omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla övriga medlemsstater på detta.

Innan fartyget vägras tillträde får en medlemsstat begära överläggningar med administrationen i det berörda fartygets flaggstat.

6. Med avvikelse från punkt 4 får ett fartyg som avses i den punkten tillåtas tillträde till en anvisad hamn eller ankarplats av berörd myndighet i hamnstaten om force majeure eller överordnade säkerhetsskäl föreligger, för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister i enlighet med punkt 1, förutsatt att fartygets ägare, driftsansvarige eller befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder för att säkerställa det berörda fartygets säkra anlöp eller tillträde till en ankarplats vilka är godtagbara för den behöriga myndigheten i den medlemsstaten.”

17. Artikel 22.7 ska ersättas med följande:

”7. Kommissionen ska, i samarbete med medlemsstaterna och de stater som har undertecknat Paris MoU och baserat på den sakkunskap och de erfarenheter som erhållits på medlemsstatsnivå i unionen och inom ramen för Paris MoU, utarbeta ett yrkes utbildningsprogram till stöd för medlemsstaternas utbildning och kompetensbedömning av hamnstatskontrollinspektörer för att komplettera Paris MoU:s utbildningsprogram i syfte att harmonisera praxisen för hamnstatskontroll.

I samarbete med medlemsstaterna och de stater som har undertecknat Paris MoU ska kommissionen kontinuerligt identifiera och bemöta nya utbildningsbehov, tillhandahålla bidrag till ändringar av kursplanerna, läroplanerna och innehållet i utbildningsprogrammet för inspektörer, särskilt när det gäller nya utmaningar på sjösäkerhetsområdet som rör miljömässiga och sociala frågor, arbetsmarknadsfrågor och ny teknik samt tillhandahålla bidrag som rör de ytterligare skyldigheter som följer av de relevanta instrumenten.”

18. Artikel 23.1 och 23.2 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att lotsar i medlemsstaterna som är verksamma vid fartygs ankomst till eller avgång från kaj eller annan förtöjningsplats eller som är verksamma på fartyg vid resa till en hamn eller i transit inom en medlemsstat omedelbart informerar den behöriga myndigheten i hamn- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar uppenbara avvikelser som menligt kan inverka på säkerheten, inbegripet fartygets säkra framförande eller säkerheten för sjömän ombord, eller som kan utgöra ett hot mot den marina miljön.

2. Om hamnmyndigheterna eller hamnorganen i samband med sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg i deras hamn uppvisar uppenbara avvikelser som kan inverka menligt på säkerheten, inbegripet fartygets säkra framförande eller säkerheten för sjömän ombord, eller som kan utgöra ett hot mot den marina miljön, ska myndigheten eller organet i fråga omedelbart upplysa hamnstatens behöriga myndighet om detta.”

19. Artikel 24.2 och 24.3 ska ersättas med följande:

”2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att information om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som anlöper deras hamnar eller ankarplatser, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen eller ankarplatsen, överförs till inspektionsdatabasen inom tre timmar från ankomst- respektive avgångstiden via unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten *SafeSeaNet* som avses i artikel 3 s i direktiv 2002/59/EG. Så snart de har överfört sådana uppgifter till inspektionsdatabasen via SafeSeaNet behöver medlemsstaterna inte lämna uppgifter i enlighet med punkterna 1.2 och 2 a och b i bilaga XIV till detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifter om inspektioner som utförs i enlighet med detta direktiv överförs till inspektionsdatabasen så snart inspektionsrapporten har utarbetats eller kvarhållandet har hävts.

Medlemsstaterna ska inom 72 timmar säkerställa att de uppgifter som överförts till inspektionsdatabasen blir godkända för offentliggörande. Inspektionsrapporten ska innan den överförs till databasen valideras, om genomförbart, av en hamnstatskontrollinspektör eller av en annan vederbörligen godkänd person som är anställd vid den behöriga myndigheten och som inte ingick i den grupp som utförde inspektionen."

20. Följande artikel ska införas:

"*Artikel 24a*

**Elektroniska certifikat**

Kommissionen ska i nära samarbete med medlemsstaterna anta genomförandeakter för att fastställa funktionella och tekniska specifikationer för ett valideringsverktyg för elektroniska föreskrivna certifikat. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2."

21. Artikel 25 ska ersättas med följande:

"*Artikel 25*

**Informationsutbyte och samarbete**

Varje medlemsstat ska säkerställa att dess hamnmyndigheter eller hamnorgan och andra berörda myndigheter eller organ som har följande typer av information ger informationen till den behöriga myndigheten:

a) Information om fartyg som inte har lämnat någon information i enlighet med kraven i detta direktiv, direktiv 2002/59/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 (*) samt, när så är lämpligt, förordning (EG) nr 725/2004.

b) Information om fartyg som har gått till sjöss utan att ha följt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883.

c) Information om fartyg som har vägrats tillträde eller avvisats från hamn av skyddsskäl.

d) Information om uppenbara avvikelser som rapporterats i enlighet med artikel 23.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg (EUT L 151, 7.6.2019, s. 116)."

22. Artikel 30 ska ersättas med följande:

"*Artikel 30*

**Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer**

Kommissionen ska samla in den information som behövs och göra besök i medlemsstaterna för att säkerställa att detta direktiv genomförs på ett effektivt sätt och för att i enlighet med förordning (EG) nr 1406/2002 kontrollera att hela unionssystemet för hamnstatskontroll fungerar.

Varje medlemsstat ska utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem som omfattar de operativa delar av den flaggstatsrelaterade verksamheten inom dess förvaltning som är direkt involverade i inspektioner. Detta kvalitetsledningssystem ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder senast den 6 juli 2032."

23. Artikel 30a ska ersättas med följande:

"*Artikel 30a*

**Delegerade akter**

Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 30b för att ändra artikel 2.1 med avseende på förteckningen över konventioner däri, när sådana konventioner har antagits som ett relevant instrument inom ramen för Paris MoU, och för att ändra bilaga VI i syfte att göra tillägg till eller uppdatera den förteckning över förfaranden,

riktlinjer, instruktioner och cirkulär för hamnstatskontroll som antagits inom ramen för Paris MoU och som återfinns i den bilagan."

24. Följande artikel ska införas:

"*Artikel 31a*

**Ändringar av konventionerna**

Ändringar av konventionerna ska tillämpas utan att det påverkar det förfarande för kontroll av överensstämmelse som anges i artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002."

25. Artikel 33 ska ersättas med följande:

"*Artikel 33*

**Genomförandeakter**

När de genomförandeakter som avses i artiklarna 10.3, 14.4, 15.4, 18a.7, 23.5 och 24a.1 samt artikel 27 andra stycket antas i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 31.2 ska kommissionen särskilt vinnlägga sig om att säkerställa att dessa genomförandeakter tar hänsyn till den sakkunskap och de erfarenheter som erhållits genom inspektionssystemet i unionen och bygger på sakkunskapen från Paris MoU."

26. Artikel 35 ska ersättas med följande:

"*Artikel 35*

**Översyn av genomförandet**

Kommissionen ska senast den 6 juli 2032 och därefter vart femte år överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv. Kommissionen ska på grundval av den rapporten fastställa om det är nödvändigt att lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv eller om ytterligare rättsakter på området.

Efter det att IMO har slutfört översynen av sin koldioxidintensitetsindikator (CII) ska kommissionen bedöma om denna CII är lämplig som en miljöparameter för fastställande av ett fartygs riskprofil enligt detta direktiv. På grundval av denna bedömning ska kommissionen överväga att lägga fram ett lagstiftningsförslag, beroende på vad som är lämpligt."

27. Bilaga I ska ersättas med texten i bilaga I till detta direktiv.

28. Bilaga II ska ersättas med texten i bilaga II till detta direktiv.

29. Bilaga III ska utgå.

30. Bilaga IV ska ersättas med texten i bilaga III till detta direktiv.

31. Bilaga VI ska ersättas med texten i bilaga IV till detta direktiv.

32. Bilaga VIII ska ersättas med texten i bilaga V till detta direktiv.

33. Bilaga XII ska ersättas med texten i bilaga VI till detta direktiv.

*Artikel 2*

**Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 6 juli 2027 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna avvika från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv om de inte har kusthamnar och kan visa att mindre än 5 % av det totala antal enskilda fartyg som varje år under de tre föregående åren anlöpt deras flodhamnar omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3*

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 27 november 2024.

| *På Europaparlamentets vägnar* | *På rådets vägnar* |
|---|---|
| R. METSOLA | BÓKA J. |
| *Ordförande* | *Ordförande* |

*BILAGA I*

*”BILAGA I*

BESTÅNDSDELARNA I GEMENSKAPENS SYSTEM FÖR HAMNSTATSINSPEKTION

(enligt artikel 5)

Följande faktorer och områden ska ingå i gemenskapens system för hamnstatsinspektion:

I. Fartygens riskprofil

Ett fartygs riskprofil ska avgöras av en kombination av följande generiska och historiska parametrar och miljöparametrar.

1. Generiska parametrar

a) Fartygstyp

Passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg ska anses utgöra en högre risk.

b) Fartygets ålder

Fartyg som är äldre än 12 år ska anses utgöra en högre risk.

c) Flaggstatens prestationsnivå

i) Fartyg flaggade i en stat med hög kvarhållandefrekvens i unionen och Paris MoU-regionen ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg flaggade i en stat med låg kvarhållandefrekvens i unionen och Paris MoU-regionen ska anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg flaggade i en stat som har ratificerat alla de bindande IMO- och ILO-instrument som förtecknas i artikel 2.1 ska anses utgöra en lägre risk.

d) Erkända organisationer

i) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är låg eller mycket låg i fråga om kvarhållandefrekvens i unionen och Paris MoU-regionen ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är hög i fråga om kvarhållandefrekvens i unionen och Paris MoU-regionen ska anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg certifierade av organisationer erkända i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009.

e) Företagets prestationsnivå

i) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är låg eller mycket låg enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i unionen och Paris MoU-regionen ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är hög enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i unionen och Paris MoU-regionen ska anses utgöra en lägre risk.

2. Historiska parametrar

i) Fartyg som har hållits kvar mer än en gång ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg som vid inspektion(er) om utförts under den period som avses i bilaga II har uppvisat ett lägre antal brister än det som anges i bilaga II ska anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg som inte har hållits kvar under den period som avses i bilaga II ska anses utgöra en lägre risk.

På grundval av en samlad bedömning av riskparametrarna med hjälp av en viktning som avspeglar varje parameters relativa inflytande på fartygets totala risk ska fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

— Hög risk.

— Normal risk.

— Låg risk.

Vid fastställandet av dessa riskprofiler ska större vikt läggas vid fartygstyp, flaggstatens och företagets prestationsnivå och erkända organisationer.

3. Miljöparametrar

Fartyg som vid inspektion(er) under den period som avses i bilaga II har uppvisat ett högre antal brister relaterade till Marpol 73/78, AFS 2001, barlastvattenkonventionen, CLC 92, bunkerkonventionen 2001, Nairobikonventionen och Hongkongkonventionen än vad som anges i bilaga II, ska anses utgöra en högre risk.

II. Inspektion av fartyg

1. Periodiska inspektioner

Periodiska inspektioner ska utföras med i förväg bestämda intervaller. Deras frekvens ska avgöras av fartygets riskprofil. För högriskfartyg får intervallet inte överstiga sex månader. För fartyg med övriga riskprofiler ska lägre risk innebära längre intervall.

Medlemsstaterna ska utföra periodisk inspektion på följande fartyg:

— Högriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i unionen eller Paris MoU-regionen under de senaste sex månaderna. Högriskfartyg kan inspekteras från och med den femte månaden.

— Normalriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i unionen eller Paris MoU-regionen under de senaste tolv månaderna. Normalriskfartyg kan inspekteras från och med den tionde månaden.

— Lågriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i unionen eller Paris MoU-regionen under de senaste 36 månaderna. Lågriskfartyg kan inspekteras från och med den 24:e månaden.

2. Tilläggsinspektioner

Fartyg för vilka följande faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer gäller ska inspekteras oavsett när de senast genomgick en periodisk inspektion. Huruvida det behövs en sådan tilläggsinspektion på grundval av oförutsedda faktorer överlåts dock åt inspektören att yrkesmässigt bedöma.

2A. Faktorer av högsta prioritet

Fartyg för vilka följande faktorer av högsta prioritet gäller ska inspekteras oavsett när de senast genomgick en periodisk inspektion:

— Fartyg som av säkerhetsskäl har avstängts eller dragits tillbaka från sin klass efter den senaste inspektionen i unionen eller Paris MoU-regionen.

— Fartyg som har rapporterats eller anmälts av en annan medlemsstat.

— Fartyg som inte kan identifieras i inspektionsdatabasen.

— Fartyg som

— har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på väg till hamnen,

— anklagas för att ha brutit mot bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten,

— har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt i strid med IMO:s trafikregleringsåtgärder och praxis och rutiner för säkert framförande av fartyg,

— tidigare har omfattats av förbud (första inspektion efter det att tillträdesförbudet har hävts), eller

— har varit inblandat i en allvarlig incident, särskilt en större brand ombord, motorhaveri och dödsolyckor.

2B. Oförutsedda faktorer

Fartyg för vilka följande oförutsedda faktorer gäller ska inspekteras oavsett när de senast genomgick en periodisk inspektion. Beslutet att utföra en sådan tilläggsinspektion överlåts dock åt den behöriga myndigheten att yrkesmässigt bedöma.

— Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats efter fartygets senaste inspektion i unionen eller i Paris MoU-regionen.

— Fartyg som har rapporterats av lots eller hamnmyndighet eller hamnorgan med anledning av uppenbara avvikelser som kan inverka menligt på fartygets säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 23 i detta direktiv. Rapporterna kan innehålla information från sjötrafikinformationstjänsten om framförandet av fartyget.

— Fartyg som inte har uppfyllt den relevanta anmälningsplikten enligt direktiv (EU) 2019/883.

— Fartyg som har varit föremål för en rapport eller ett klagomål, inklusive klagomål i land, från befälhavaren, en besättningsmedlem eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet uppenbart saknar grund.

— Fartyg som har rapporterats ha en kvarstående ISM-brist (tre månader efter det att bristen konstaterats).

— Fartyg som tidigare hållits kvar för mer än tre månader sedan.

— Fartyg som har rapporterats ha problem med lasten, särskilt om lasten är giftig eller farlig.

— Fartyg som har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljön.

— Fartyg som enligt uppgifter från en tillförlitlig källa har riskparametrar som skiljer sig från dem som registrerats och vars risknivå därför har höjts.

— Fartyg för vilka en handlingsplan för att åtgärda brister som avses i artikel 19.2a har överenskommits, men beträffande vilka genomförandet av den planen inte har kontrollerats av en inspektör.

3. Urvalsordning

3A. Fartyg av prioritet I ska inspekteras enligt följande:

a) En utökad inspektion ska utföras av

— varje fartyg med hög riskprofil som inte inspekterats under de senaste sex månaderna,

— varje passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tolv månaderna.

b) En inledande eller, om så är lämpligt, en mer ingående inspektion ska göras av

— varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg och som är äldre än tolv år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tolv månaderna.

c) Om det rör sig om en faktor av högsta prioritet gäller följande:

— En mer ingående eller en utökad inspektion, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska göras av varje fartyg med hög riskprofil och av varje passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år.

— En mer ingående inspektion ska göras av varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg och som är äldre än tolv år.

— En utökad inspektion ska göras av varje fartyg vid den första inspektionen efter det att tillträdesförbudet har hävts.

3B. Om den behöriga myndigheten beslutar att inspektera ett fartyg av prioritet II ska följande tillämpas:

a) En utökad inspektion ska göras av

— varje fartyg med hög riskprofil som inte inspekterats under de senaste fem månaderna,

— varje passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tio månaderna, eller

— varje passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år, har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.

b) En inledande eller, om så är lämpligt, en mer ingående inspektion ska göras av

— varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg och som är äldre än tolv år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tio månaderna, eller

— varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg och som är äldre än tolv år, har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.

c) När det gäller en oförutsedd faktor gäller följande:

— En mer ingående eller utökad inspektion, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska göras av varje fartyg med hög riskprofil eller varje passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år.

— En mer ingående inspektion ska göras av varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg och som är äldre än tolv år.”

*BILAGA II*

*”BILAGA II*

FASTSTÄLLANDE AV FARTYGENS RISKPROFIL

(enligt artikel 10.2)

| | | | | Profil | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Högriskfartyg | | Normalrisk-fartyg | Lågriskfartyg |
| Generiska parametrar | | | | Kriterier | Viktnings-poäng | Kriterier | Kriterier |
| 1 | Fartygstyp | | | Passagerarfartyg, bulkfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (NLS) eller kemikalietankfartyg | 1 | Varken högrisk- eller lågriskfartyg | Alla typer |
| 2 | Fartygets ålder | | | Alla typer > 12 år | 1 | | Alla åldrar |
| 3a | Flaggstat | Låga prestationer | | | 2 | | Höga prestationer |
| 3b | | Alla IMO/ILO-instrument som förtecknas i artikel 2 och som ratificerats | | — | — | | Ja |
| | | | | | | | |
| 4a | Erkänd organisation | Prestation | H | — | — | | Hög |
| | | | M | — | — | | — |
| | | | L | Låg | 1 | | — |
| | | | VL | Mycket låg | | | — |
| 4b | | EU-erkänd | | — | — | | Ja |
| 5 | Företag | Prestation | H | — | — | | Hög |
| | | | M | — | — | | — |
| | | | L | Låg | 2 | | — |
| | | | VL | Mycket låg | | | — |

| | | | Profil | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Högriskfartyg | | Normalrisk-fartyg | Lågriskfartyg |
| Generiska parametrar | | | Kriterier | Viktnings-poäng | Kriterier | Kriterier |
| Historiska parametrar | | | | | | |
| 6 | Antal brister noterade som registrerats vid varje inspektion under närmast föregående 36 månader | Brister | > 6 vid en av inspektionerna | 1 | | ≤ 5 vid varje enskild inspektion (och minst en inspektion utförd under närmast föregående 36 månader) |
| 7 | Antal kvarhållanden under närmast föregående 36 månader | Kvarhållanden | ≥ 2 kvarhållanden | 1 | | Inget kvarhållande |
| Miljöparametrar | | | | | | |
| 8 | Antal brister i samband med Marpol 73/78, AFS 2001, barlastvattenkonventionen, CLC 92, bunkerkonventionen 2001, Nairobikonventionen och Hongkongkonventionen som registrerats vid varje inspektion under närmast föregående 36 månader | Brister | > 2 vid en av inspektionerna | 1 | | |

Högriskfartyg är fartyg som uppfyller kriterier med ett totalt värde på 5 eller fler viktningspunkter.

Lågriskfartyg är fartyg som uppfyller samtliga kriterier för lågriskparametrar.

Normalriskfartyg är fartyg som varken är högrisk- eller lågriskfartyg.

”

*BILAGA III*

*”BILAGA IV*

FÖRTECKNING ÖVER CERTIFIKAT OCH DOKUMENT

(enligt artikel 13.1)

Förteckning över certifikat och dokument som, i tillämplig utsträckning, minst ska kontrolleras under inspektionen (beroende på vad som är lämpligt):

1. Internationellt mätbrev.
2. Rapporter från tidigare hamnstatskontrollinspektioner.
3. Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg (Solas 1974, regel I/12).
4. Konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg (Solas 1974, regel I/12).
5. Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg (Solas 1974, regel I/12).
6. Radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg (Solas 1974, regel I/12).
7. Säkerhetscertifikat för lastfartyg (Solas 1974, regel I/12).
8. Intyg om befrielse (Solas 1974, regel I/12).
9. Beslut om säkerhetsbesättning (Solas 1974, regel V/14.2).
10. Internationellt fribordscertifikat (LL 66, artikel 16.1).
11. Dispenscertifikat till det internationella fribordscertifikatet (LL 66, artikel 16.2).
12. Internationellt oljeskyddscertifikat (Marpol, bilaga I regel 7.1).
13. Internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (NLS) (Marpol, bilaga II, regel 9.1).
14. Internationellt intyg om förebyggande av föroreningar från avloppsvatten (ISPPC) (Marpol, bilaga IV, regel 5.1, kommittén för skydd av den marina miljön 1/cirkulär 408).
15. Internationellt intyg om förebyggande av luftföroreningar (IAPPC) (Marpol, bilaga VI, regel 6.1).
16. Internationellt energieffektivitetscertifikat (Marpol, bilaga VI regel 6).
17. Internationellt certifikat om hantering av barlastvatten (IBWMC) (barlastkonventionen, artikel 9.1 a och regel E-2).
18. Internationellt certifikat för påväxthindrande system (IAFS-certifikat) (AFS 2001 bilaga 4 regel 2).
19. Förklaring om AFS (AFS 2001 bilaga 4 regel 5).
20. Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (ISSC) eller interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat (IS-PS-koden del A/19 och tillägg).
21. Certifikat för befälhavare, befäl eller behörigheter som utfärdats i överensstämmelse med den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen, artikel VI, regel I/2, och STCW-koden avsnitt A-I/2).
22. En kopia av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation eller en kopia av det interimistiska dokument om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med den internationella säkerhetsorganisationskoden, ISM-koden (Solas 1974, regel IX/4.2, ISM-koden, punkterna 13 och 14).
23. Certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller ett interimistiskt certifikat om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (SMC) (Solas 1974, regel IX/4.3, ISM-koden, punkterna 13 och 14).
24. Internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av flytande gaser i bulk eller certifikat för gastankfartyg, beroende på vilket som är lämpligt (den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk, regel 1.5.4, eller gasbulkkoden, regel 1.6).

25. Internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av farliga kemikalier i bulk eller certifikat om lämplighet för last med farliga kemikalier i tank, beroende på vilket som är lämpligt (den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden), regel 1.45.4, och BCH-koden, regel 1.6.3).

26. INF-föroreningscertifikat (internationell kod för säker fartygstransport av bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt radioaktivt avfall i förpackad form) (Solas 1974, regel VII/16, och INF-koden, regel 1.3).

27. Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (CLC 92, artikel VII.2).

28. Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen 2001, artikel 7.2).

29. Certifikat för försäkring (eller annan ekonomisk säkerhet) för ansvarsskyldigheten vid avlägsnande av vrak (Nairobikonventionen, artikel 12).

30. Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg och trafiktillstånd för höghastighetsfartyg (Solas 1974, regel X/3.2, och HSC-koden 94/00, reglerna 1.8.1 och 1.9).

31. Dokument om överensstämmelse avseende särskilda krav för fartyg som transporterar farligt gods (Solas 1974, regel II-2/19.4).

32. Dokument om tillstånd för transport av spannmål och handbok för lastning av spannmål (Solas 1974, regel VI/9, International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (Internationella spannmålskoden), avsnitt 3).

33. System för bedömning av fartygets skick (CAS), försäkran om överensstämmelse, CAS slutrapport och granskningsprotokoll (Marpol 73/78, bilaga I, reglerna 20 och 21, resolution MEPC.94(46), ändrad genom resolutionerna MEPC.99 (48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) och MEPC.236(65)).

34. Fortlöpande fartygshistorik (Solas 1974, regel XI-1/5).

35. Oljedagbok, delarna I och II (Marpol 73/78, bilaga I, reglerna 17 och 36).

36. Lastdagbok (Marpol 73/78, bilaga II, regel 15).

37. Avfallsdagbok, delarna I och II (Marpol 73/78, bilaga V, regel 10.3).

38. Avfallshanteringsplan (Marpol 73/78, bilaga V, regel 10, resolution MEPC.220(63)).

39. Loggbok och registreringar av nivå och på/av-status för marina dieselmotorer (Marpol 73/78, bilaga VI, regel 13.5.3).

40. Loggbok för byte av eldningsolja (Marpol 73/78, bilaga VI, regel 14.6).

41. Dagbok för ozonnedbrytande ämnen (Marpol 73/78, bilaga VI, regel 12.6).

42. Loggbok för barlastvatten (BWRB) (barlastkonventionen, artikel 9.1 b och regel B-2).

43. Fasta brandsläckningssystem med gas – intyg om undantag lastutrymmen och eventuella förteckningar över laster (Solas 1974, regel II-2/10.7.1.4).

44. Underrättelse om eller lastplan för farligt gods (Solas 1974, reglerna VII/4 och VII/7-2, Marpol 73/78, bilaga III, regel 54).

45. För oljetankfartyg: protokoll över övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp för senaste ballastresan (Marpol 73/78, bilaga I, regel 31.2).

46. Samarbetsplan vad gäller räddningstjänster för passagerarfartyg som går i reguljärtrafik (Solas 1974, regel V/7.3).

47. För passagerarfartyg: förteckning över driftsbegränsningar (Solas 1974, regel V/30.2).

48. Sjökort och nautiska publikationer (Solas 1974, reglerna V/19.2.1.4 och V/27).

49. Vilotidsjournal och arbetsordning för fartyget (STCW-koden, avsnitten A-VIII/1.5 och 1.7, ILO-konvention nr 180 artiklarna 5.7 och 8.1 samt 2006 års sjöarbetskonvention (MLC), standarderna A.2.3.10 och A.2.3.12).

50. Sjöarbetscertifikat.

51. Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, delarna I och II.

52. Bevis på obemannade maskineriutrymmen (Solas 1974, regel II-I/46.3).

53. Certifikat som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG (*).

54. Certifikat som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 (**).

55. Certifikat avseende förteckningen över farliga material, eller ett giltigt intyg om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 (***).

56. Dokument om överensstämmelse som utfärdas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 (****).

---

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (EUT L 330 10.12.2013, s. 1).

(****) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).”

*BILAGA IV*

*”BILAGA VI*

FÖRFARANDEN FÖR KONTROLL AV FARTYG

(enligt artikel 15.1)

Alla tekniska instruktioner och cirkulär som utfärdats inom ramen för Paris MoU, i deras uppdaterade version:

Kommittén för hamnstatskontroll (PSCC) Tekniska instruktioner

— PSCC41-2008-07 Uppförandekod

— PSCC53-2020-08 Definitioner och förkortningar

Allmänna Paris MoU

— PSCC54-2021-03 Typ av inspektion

— PSCC56-2023-06 Kvarhållande och vidtagna åtgärder

— PSCC56-2023-04 Modellformulär

— PSCC52-2019-05 Driftskontroll

— PSS43-2010-11 Flaggstatsundantag

— PSCC51-2018-13 Stoppa en åtgärd

— PSCC49-2016-11 Black-out-test

— PSCC53-2020-06 Tillträdesförbud (förbud)

— PSCC50-2017-12 Konstruktion bulkfartyg/oljetankfartyg

— PSCC43-2010-06 Torrdockning

— PSCC53-2020-11 Tillåta en enda resa till ett reparationsvarv för brister avseende *skada genom olyckshändelse*

Den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas)

— PSCC56-2023-05 ISM-koden

— PSCC54-2021-02 ISPS-koden

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (färdskrivare)

— PSCC43-2010-09 Materialsäkerhetsdatablad

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Utlösningsmekanismer för livbåt som utlöser vid belastning

— PSCC45-2012-10 Skadestabilitet på tankfartyg

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Tjockleksmätningar ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Tjockleksmätning

— PSCC51-2018-11 Polarkoden

— PSCC55-2022-02 IGF-koden

Marpol-konventionen

— PSCC46-2013-18 Marpol bilaga I OWS

— PSCC43-2010-39 Marpol bilaga II Avdragning

— PSCC47-2014-08 Marpol bilaga III IMDG

— PSCC55-2022-07 Marpol bilaga IV Avlopp

— PSCC52-2019-07 Marpol Bilaga V Avfall

— PSCC56-2023-07 Marpol Bilaga VI Luftföroreningar

— PSCC43-2010-38 Rengöring med råolja

— PSCC44-2011-20 Marpol-undersökning

Internationella lastlinjekonventionen

— PSCC54-2021-06 Internationella lastlinjekonventionen

Den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg

— PSCC47-2014-13 Påväxthindrande system

Bunkerkonventionen

— PSCC56-2023-02 Konventioner med anknytning till ekonomiskt ansvar

Certifiering av sjöfolk och bemanning

— PSCC56-2023-08 Certifiering av sjöfolk och bemanning (STCW, MLC och Solas)

Konventionen om hantering av ballastvatten

— PSCC51-2018-09 Konventionen om hantering av ballastvatten

ILO:s konventioner

— PSCC52-2019-10 2006 års sjöarbetskonvention

— PSCC53-2020-14 Arbets- eller vilotid och tjänstgöringsförmåga”.

*BILAGA V*

*”BILAGA VIII*

FÖRBUD MOT TILLTRÄDE TILL HAMNAR OCH ANKARPLATSER I UNIONEN

(enligt artiklarna 16 och 21.4)

1. Om förutsättningarna enligt artikel 16.1 föreligger, ska den behöriga myndigheten för den hamn där fartyget kvarhölls för tredje gången skriftligen underrätta befälhavaren om att ett tillträdesförbud kommer att utfärdas och bli tillämpligt så snart fartyget lämnar hamnen. Tillträdesförbudet ska bli tillämpligt så snart fartyget har lämnat hamnen efter det att de brister som föranledde kvarhållandet har avhjälpts.
2. Den behöriga myndigheten ska skicka en kopia av tillträdesförbudet till flaggstatens administration, den erkända berörda organisationen, övriga medlemsstater och stater som har undertecknat Paris MoU, kommissionen och Paris MoU:s sekretariat. Den behöriga myndigheten ska utan dröjsmål föra in uppgifter om tillträdesförbudet i inspektionsdatabasen.
3. För att få ett tillträdesförbud upphävt ska fartygets ägare eller den driftsansvarige rikta en formell begäran till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet. Till en sådan begäran ska fogas en handling från flaggstatens administration, utfärdad efter det att en av administrationen bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, som visar att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i konventionerna. Administrationen ska styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts. Handlingen får utformas som ett officiellt uttalande, som ska utfärdas av flaggstatens administration och inte av en erkänd organisation.
4. I tillämpliga fall ska till begäran dessutom fogas en handling från det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget, utfärdad efter det att en av flaggstaten bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, som visar att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets klassificeringsnormer. Klassificeringssällskapet ska styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts.
5. Tillträdesförbudet får inte upphävas förrän den period som avses i artikel 16 i detta direktiv har löpt ut, och företaget måste rikta en formell begäran till hamnstatsmyndigheten i den medlemsstat som införde förbudet och tillhandahålla de handlingar som avses i punkterna 3 och 4.
6. En sådan begäran, inklusive de handlingar som krävs, ska lämnas in till den förbjudande staten minst en månad före förbudsperiodens slut. Om denna tidsfrist inte respekteras kan en försening uppstå med upp till en månad efter det att den förbjudande staten har mottagit begäran.
7. Informationssystemet kommer att lägga till en faktor av högsta prioritet till fartyget, och fartyget kommer att kunna bli föremål för en utökad inspektion nästa gång det anlöper hamn/ankarplats i Paris MoU-regionen.
8. Den behöriga myndigheten ska också skriftligen meddela flaggstatens administration, klassificeringssällskapet, övriga medlemsstater och stater som har undertecknat Paris MoU, kommissionen och Paris MoU:s sekretariat. Den behöriga myndigheten ska utan dröjsmål föra in uppgifter om att tillträdesförbudet har hävts i inspektionsdatabasen.
9. Uppgifter om fartyg som har vägrats tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen ska finnas tillgängliga i inspektionsdatabasen och offentliggöras i enlighet med artikel 26 och bilaga XIII.”

*BILAGA VI*

*”BILAGA XII*

INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER

(enligt artikel 24.1)

1. Inspektionsdatabasen ska ha åtminstone följande funktioner:
   — Innehålla inspektionsuppgifter från medlemsstaterna och alla andra stater som har undertecknat Paris MoU.
   — Tillhandahålla uppgifter om fartygs riskprofil och vilka fartyg som ska inspekteras.
   — Beräkna varje medlemsstats inspektionsplikt.
   — Framställa förteckningarna över flaggstater med höga, medelhöga och låga prestationer enligt artikel 16.1.
   — Ta fram uppgifter om företagens prestationsnivå.
   — Fastställa vilka delar av riskområdena som ska kontrolleras vid varje inspektion.
2. Inspektionsdatabasen ska kunna anpassas till framtida utveckling och samverka med unionens andra sjösäkerhetsdatabaser, däribland SafeSeaNet, som ska tillhandahålla uppgifter om fartygens faktiska anlöp i och vid medlemsstaternas hamnar och, när så är lämpligt, till berörda nationella informationssystem.
3. En djup hyperlänk ska införas från inspektionsdatabasen till informationssystemet Equasis. Medlemsstaterna ska uppmuntra att inspektörerna utnyttjar de offentliga och privata databaser som rör fartygsinspektioner och som finns tillgängliga genom Equasis.”