2024/3100
16.12.2024

# EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/3100

## af 27. november 2024

## om ændring af direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater

**(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) Sikkerheden for søfarten i Unionen og for borgere, der benytter den, samt beskyttelsen af miljøet bør være sikret til enhver tid.

(2) Det er vigtigt, at der tages hensyn til søfarendes leve- og arbejdsvilkår om bord og søfarendes uddannelse og kvalifikationer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU ([3]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/993 ([4]), eftersom sundhed, sikkerhed og den menneskelige faktor er tæt forbundne, og det er yderst vigtigt at forebygge enhver skade forårsaget af menneskelige fejl.

(3) Ifølge bestemmelserne i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 (UNCLOS) og de konventioner, for hvilke Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er depositar (»IMO-konventionerne«), er de stater, der er parter i disse konventioner, ansvarlige for at vedtage love og bestemmelser og for at træffe alle andre foranstaltninger, der kan være nødvendige for, at disse konventioner får deres fulde virkning, således at det sikres, at et skib, for så vidt angår sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelsen af havmiljøet, er egnet til den brug, det er bestemt til.

(4) For at sikre, at IMO-konventionerne er virkningsfulde i Unionen, bør alle medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at opfylde de ansvar og forpligtelser, der er fastlagt i disse konventioner, hvad angår skibe, der fører deres flag. Med henblik herpå bør medlemsstaterne opfylde deres ansvar og forpligtelser som flagstater reelt og konsekvent i overensstemmelse med IMO-resolution A.1070(28) om koden for gennemførelse af IMO-instrumenter (»III-koden«) vedtaget den 4. december 2013, der indeholder de obligatoriske bestemmelser, som flagstater skal gennemføre. I overensstemmelse med artikel 91, stk. 1, i UNCLOS skal der være en ægte forbindelse mellem et fartøj og dets flagstat som fortolket i international retspraksis, der er afspejlet i en flagstats forpligtelser.

(5) Uden at det berører bestemmelserne om force majeure i IMO-konventionerne, bør medlemsstaterne i krisesituationer, der kan bringe den fysiske integritet for det personale, der er ansvarlige for eller som udfører syn, inspektioner, audit og kontroller, i fare, kunne indføre restriktioner for sådanne aktiviteter, samtidig med at det tillades, at skib fortsat kan sejle.

([1]) EUT C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/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 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006 (EUT L 329 af 10.12.2013, s. 1).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/993 af 8. juni 2022 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv (EUT L 169 af 27.6.2022, s. 45).

(6) Følgende internationale instrumenter i deres seneste udgaver henviser til anvendelsen af III-koden: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973, som ændret ved protokollen af 1978 herom, protokollen af 1997 om ændring af den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen af 1978 herom, den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978, den internationale konvention om lastelinier af 1966 og protokollen af 1988 herom, den internationale konvention af 1969 om skibsmåleregler og konventionen om internationale søvejsregler af 1972.

(7) Flagstatssynsansvarlige er af medlemsstaternes administrationer bemyndiget til at foretage syn på skibe og certificere dem. Disse synsansvarlige kan bistås af andet personale, f.eks. personale, der inspicerer radioanlæg. Sådant personale bør imidlertid ikke omfatte teknikere, der medvirker til vedligeholdelse af redningsmidler, eller synsansvarlige, der ikke er direkte involveret i synet af handelsflåden.

(8) Det fremgår af III-kodens afsnit 22, at en flagstat bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe, der har ret til at føre dens flag, og enheder og personer under dens jurisdiktion overholder internationale regler og standarder for derved at sikre overholdelse af flagstatens internationale forpligtelser. Navnlig omhandler afsnit 22, stk. 2, inspektioner for at kontrollere, at skibets faktiske tilstand og dets besætning er i overensstemmelse med de certifikaterne, skibet medfører. Hyppigheden af sådanne inspektioner bør fastsættes af medlemsstaterne under anvendelse enten af en risikobaseret tilgang eller af deres egne procedurer og instrukser, herunder kvantitative eller kvalitative kriterier.

(9) På internationalt plan er det flagstatens ansvar at undersøge ulykker til søs, mens de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker til søs på EU-plan såsom uafhængigheden af medlemsstaternes undersøgelsesinstanserne reguleres ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF ([5]). Anvendelsen af nærværende direktiv berører ikke direktiv 2009/18/EF.

(10) Medlemsstaternes administrationer bør med henblik på at opfylde deres flagstatsforpligtelser råde over tilstrækkelige ressourcer, i henhold til størrelsen og typen af deres flåde og baseret på de relevante IMO-krav. Der bør fastsættes minimumskriterier og minimumsinspektionsmål for disse ressourcer på grundlag af medlemsstaternes praktiske erfaringer, herunder om anvendelsen af inspektører, der på ikke-eksklusivt grundlag er ansat af den kompetente myndighed, i overensstemmelse med III-koden.

(11) Uden at det berører den relevante nationale lovgivning, kan medlemsstaterne tillade, at flagstatssynsansvarlige og flagstatsinspektører, der udelukkende arbejder for en medlemsstats kompetente myndighed, udfører andet arbejde såsom videnskabelige eller akademiske aktiviteter, forudsat at det ikke giver anledning til interessekonflikter eller hindrer deres uafhængighed.

(12) Flagstatssynsansvarlige, flagstatsinspektører og andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner, bør have den uddannelse, træning og supervision, der er nødvendig for udførelsen af de opgaver, de er bemyndiget til at udføre. Kommissionen bør med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og i samarbejde med medlemsstaterne udvikle et frivilligt uddannelsesprogram til at støtte flagstatsadministrationerne i denne henseende og bør facilitere koordineringen og udvekslingen af oplysninger og bedste praksis. Et sådant uddannelsesprogram bør holdes ajour og tage hensyn til nye eller yderligere forpligtelser, der følger af instrumenterne og konventionerne, såsom dem, der vedrører nye teknologier, sociale anliggender og anden relevant udvikling.

(13) Oprettelse og udvikling af en database, der indeholder væsentlige oplysninger i elektronisk format om skibe, der fører en medlemsstats flag, samt sikrer muligheden for udstedelse af elektroniske certifikater, bør bidrage til en styrket udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne. Udviklingen af en fælles og ensartet database for udstedelse af elektroniske certifikater, herunder værktøjer til kontrol af gyldigheden af disse certifikater, vil facilitere og bidrage til et håndgribeligt gennembrud i retning af maritim digitalisering i Unionen. En sådan database vil støtte brugernes operationelle behov, navnlig de medlemsstater, der ikke har været i stand til at udvikle deres egne systemer for elektroniske certifikater, og også bidrage til en mere effektiv anvendelse af de tilgængelige begrænsede ressourcer.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114).

(14) Med henblik på overvågning og inspektion bør alle berørte myndigheder og Kommissionen have adgang til væsentlige oplysninger såsom oplysninger om skibet, dets registrerede ejer og dets certifikater.

(15) Medlemsstaterne bør fortsat dokumentere, at de overholder de obligatoriske IMO-instrumenter som krævet i resolution A.1067(28) om rammerne og procedurerne for IMO-medlemsstaternes auditordning i den ajourførte affattelse, der blev vedtaget af IMO den 4. december 2013.

(16) For yderligere at forbedre kvaliteten af skibe, der fører en medlemsstats flag, og for at sikre lige vilkår mellem medlemsstaternes administrationer er der behov for en kvalitetscertificering af de administrative procedurer, der indgår i kvalitetsstyringssystemet i overensstemmelse med ISO-standarder eller tilsvarende standarder. Den bør omfatte de operationelle aspekter af administrations aktiviteter vedrørende syn, flagstatsinspektion, audit, kontrol og certificering, der hører under medlemsstatens ansvar som flagstat, uanset om de er nationale (primære registre) eller internationale (sekundære eller oversøiske registre). Desuden bør der ske en præcisering af alle relevante aktiviteter, herunder nærmere bestemmelser om ansvarsområderne og bemyndigelsen for og det indbyrdes forhold blandt personalet, samt rapporterings- og kommunikationsmidler for så vidt angår alt flagstatspersonale, der udfører eller deltager i syn eller inspektioner, såvel som andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner, og som på ikke-eksklusivt grundlag er ansat af medlemsstatens kompetente myndighed, men som kan bistå ved udførelsen af inspektioner, bortset fra lovpligtige syn eller flagstatsinspektioner. Kvalitetsstyringssystemet bør sikre, at de opgaver, der tildeles anerkendte organisationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF ([6]), udføres i overensstemmelse med flagstatens instrukser, og de bør omfatte de nødvendige kontrolforanstaltninger i denne henseende. Med henblik på at sikre det berørte personales uafhængighed bør medlemsstaterne træffe passende foranstaltninger til at forebygge interessekonflikter for sådant personale i forbindelse med det arbejde, der skal udføres.

(17) I samordning med Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) opfordres Kommissionen og medlemsstaterne til fortsat at advokere for en forbedring af søfarendes leve- og arbejdsvilkår.

(18) Der bør indføres et elektronisk rapporteringsværktøj med henblik på yderligere at fremme en konsekvent indsamling af relevante statistikker, maritime data og oplysninger fra medlemsstaterne.

(19) De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv for så vidt angår skibsinformationsdatabasen, bør vedtages. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2009/21/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([7]).

(20) Kommissionen bør oprette et forum for eksperter fra medlemsstaterne, der beskæftiger sig med flagstatsanliggender, og for andre interessenter når det er nødvendigt, for regelmæssigt at udveksle oplysninger og bedste praksis og for at udvikle retningslinjer om spørgsmål såsom procedurer for skibsinspektioner, uddannelsesressourcer for inspektører, risikobaserede kriterier, der kan anvendes til at forbedre inspektionernes effektivitet, en mulig udformning af en fælles harmoniseret præstationsordning, kriterier for analyse af flagstatens præstationer med henblik på at kortlægge bedste praksis og andre spørgsmål, der er relevante for gennemførelsen af direktiv 2009/21/EF.

(21) For at undgå en uforholdsmæssig stor administrativ byrde i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv kan medlemsstaterne, så længe de relevante betingelser er opfyldt, anvende visse undtagelser. Medlemsstater, der ikke har skibe, der fører deres flag, og som er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/21/EF, bør ikke være forpligtet til at gennemføre artikel 6 i direktiv 2009/21/EF for så vidt angår udveksling af oplysninger om skibe. Medlemsstater, der ikke har skibe, der fører deres flag, og som er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/21/EF, og som har lukket deres register for sådanne skibe, bør ikke være forpligtet til at gennemføre direktiv 2009/21/EF.

(22) EMSA bør yde støtte til gennemførelsen af direktiv 2009/21/EF, navnlig ved at sørge for relevant uddannelse af flagstatssynsansvarlige og flagstatsinspektører, hvis medlemsstaterne anmoder herom.

([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]) 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).

(23) Målene for dette direktiv, nemlig at fremme søfartssikkerhed og at forebygge forurening fra skibe, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang eller virkninger 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.

(24) Direktiv 2009/21/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

*Artikel 1*

**Ændring af direktiv 2009/21/EF**

I direktiv 2009/21/EF foretages følgende ændringer:

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

»1. Dette direktiv har til formål:

a) at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder det ansvar og de forpligtelser, som påhviler dem som flagstater, og

b) at forbedre sikkerheden og leve- og arbejdsvilkårene samt forebygge forurening fra skibe, der sejler under en medlemsstats flag.«

2) Artikel 2 affattes således:

»*Artikel 2*

**Anvendelsesområde**

Dette direktiv finder anvendelse på administrationen i den medlemsstat, hvis flag skibet fører, for så vidt angår skibe, der er genstand for certificering og sejler i enhver type international fart.«

3) Artikel 3 ændres således:

a) Litra a) affattes således:

»a) »skib«: et skib eller et fartøj, for hvilket én eller flere af konventionerne gælder, som fører en medlemsstats flag, og for hvilket der kræves et certifikat«.

b) Litra e) affattes således:

»e) »IMO-audit«: en audit, der gennemføres i overensstemmelse med bestemmelserne i resolution A.1067(28) om rammer og procedurer for IMO-medlemsstaters auditordning i den ajourførte affattelse, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)«.

c) Følgende litraer tilføjes:

»f) »Konventioner«: de konventioner med protokoller og ændringer dertil, som gør anvendelsen af III-koden obligatorisk, og tilhørende koder af bindende karakter, i deres ajourførte affattelse

g) »III-koden«: resolution A.1070(28) (»IMO Instruments Implementation Code«) som vedtaget af IMO, del 2, med undtagelse af nævnte dels punkt 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 og 41, i den ajourførte affattelse

h) »flagstatssynsansvarlig«: en offentligt ansat, der udelukkende arbejder for og er behørigt bemyndiget af en medlemsstats kompetente myndighed, der er ansvarlig for eller som udfører syn, kontrol og audit af skibe og rederier, der er omfattet af relevante internationale bindende instrumenter, og som opfylder kravet om uafhængighed i artikel 8, stk. 1

i) »flagstatsinspektør«:

i) en offentligt ansat, der udelukkende arbejder for og er behørigt bemyndiget af en medlemsstats kompetente myndighed, eller

ii) en person, der på ikke-eksklusivt grundlag er ansat og er behørigt bemyndiget af en medlemsstats kompetente myndighed, enten på ad hoc-basis, eller i en kontraktmæssig situation med medlemsstatens kompetente myndighed,

som kan udføre flagstatsinspektioner og som opfylder kravene til kvalifikationer og uafhængighed i artikel 8, stk. 1

j) »andet personale, der bistår ved udførelsen af syn«: personer, der er behørigt bemyndiget af en medlemsstats administration eller af en anerkendt organisation, som handler på medlemsstatens vegne, og kan bistå flagstatssynsansvarlige, når de gennemfører syn som præciseret af administrationen, og opfylder kommunikations-, kvalifikations- og uafhængighedskravene i artikel 8, stk. 1

k) »flagstatsinspektion«: en inspektion, der ikke fører til certificering og som udføres med henblik på kontrol af, at skibets faktiske tilstand og dets besætning er i overensstemmelse med de certifikater, det medfører.«

4) Artikel 4, stk. 1, affattes således:

»1. Inden den pågældende medlemsstat giver tilladelse til drift af et skib, som har fået ret til at føre dens flag, sikrer den, at det pågældende skib opfylder de gældende internationale regler og forskrifter, herunder sikkerhedsmæssige, sociale og miljømæssige standarder. Der kan tages foranstaltninger af en anerkendt organisation, der handler på medlemsstatens vegne, når den kompetente myndighed har givet den behørig bemyndigelse hertil. Den pågældende medlemsstat eller den anerkendte organisation, der handler på dennes vegne, alt efter hvad der er relevant, undersøger navnlig skibets sikkerhedsmæssige historik ved hjælp af, hvor sådanne er tilgængelige, flagstatens inspektionsrapporter og certifikater i dens egen database eller, for medlemsstater, der er har valgt at anvende den skibsinformationsdatabase, der er omhandlet i artikel 6a, i denne database. Den pågældende medlemsstat rådfører sig om nødvendigt med den tidligere flagstat for at få fastslået, hvorvidt udestående fejl og mangler eller sikkerhedsspørgsmål, som sidstnævnte har konstateret, fortsat ikke er afhjulpet.«

5) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 4a*

**Sikkerhed på skibe, der fører en medlemsstats flag**

1. Med hensyn til international skibsfart anvender medlemsstaterne fuldt ud de obligatoriske flagstatsrelaterede bestemmelser, der er fastsat i konventionerne, i overensstemmelse med de deri fastsatte betingelser og for de deri omhandlede skibe.

2. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe, der har ret til at føre deres flag, overholder internationale regler, forskrifter og standarder i henhold til konventionerne, herunder følgende:

a) sikring af, at en synsansvarlig, der er ansat af en anerkendt organisation, kan udføre de samme opgaver som flagstatssynsansvarlige, når medlemsstatens kompetente myndighed har givet tilladelse hertil, og

b) udførelse af flagstatsinspektioner for at kontrollere, at skibets faktiske tilstand er i overensstemmelse med de certifikater, det medfører.

De flagstatsinspektioner, der er omhandlet i første afsnits litra b), kan udføres under anvendelse af en risikobaseret tilgang, som skal omfatte følgende kriterier:

i) optegnelser over fejl og mangler og manglende overensstemmelse fra lovpligtige syn, audits og kontroller udført af flagstaten

ii) relevante ulykkesundersøgelsesrapporter

iii) tilbageholdelser eller forbud mod drift udstedt af en havnestatskontrolmyndighed

iv) overskridelse af havnestatskontrollens fejlprocent som fastlagt af hver enkelt medlemsstat

v) fortegnelser over fejl og mangler konstateret ved flagstatsinspektioner, der er udført i overensstemmelse med national lovgivning, og som den enkelte medlemsstat anser for relevante

vi) andre relevante oplysninger, som medlemsstaten anser for nødvendige.

Medlemsstater, der anvender en risikobaseret tilgang, sikrer, at skibe, for hvilke der ikke foreligger tilstrækkelige data til beregning af risikoklassificeringen, inspiceres mindst én gang hvert femte år.

Medlemsstater, der ikke anvender en risikobaseret tilgang, foretager flagstatsinspektioner efter deres egne procedurer, instrukser og relevante oplysninger under overholdelse af III-koden. De sikrer, at alle skibe inspiceres mindst én gang hvert femte år.

3. Medlemsstaterne sikrer, at eventuelle fejl og mangler, der kræver korrigerende foranstaltninger, herunder af sikkerhedsmæssige, sociale og miljømæssige hensyn, og er bekræftet eller konstateret ved en flagstatsinspektion udført i overensstemmelse med stk. 2, litra b), udbedres inden for en rimelig tidsfrist, som skal fastsættes af flagstaten.

4. Når en flagstatsinspektion er afsluttet, udarbejder flagstatsinspektøren en rapport om dens resultater.

*Artikel 4b*

**Krav til sikkerhed og forebyggelse af forurening**

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at dens administration har rådighed over de ressourcer, der er passende i lyset af størrelsen og typen af dens flåde og gennemførelsen af de administrative processer, procedurer og ressourcer, der navnlig er nødvendige for at opfylde forpligtelserne i artikel 4a og nærværende artikels stk. 2 og 3.

2. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at der føres tilsyn med de aktiviteter, der udføres af flagstatssynsansvarlige, flagstatsinspektører og andet personale, der bistår ved udførelsen af syn, og anerkendte organisationer.

3. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at der opbygges eller opretholdes kapacitet til designgennemgang og teknisk beslutningstagning, der er passende for så vidt angår størrelsen og typen af dens flåde.

*Artikel 4c*

**Uddannelse og kapacitetsopbygning**

1. Personale, der har ansvaret for eller som udfører syn, flagstatsinspektioner, audit eller kontrol af skibe og rederier, skal gennemgå uddannelse, der er relevant for de specifikke aktiviteter, der udføres.

2. Medlemsstaterne kan oprette en ordning for kapacitetsopbygning for deres flagstatsinspektører og flagstatssynsansvarlige og holde den ajour under hensyntagen til nye eller yderligere forpligtelser, der følger af konventionerne.

3. Kommissionen tilrettelægger med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 (*), og i samarbejde med medlemsstaterne relevante uddannelsesaktiviteter for flagstatsinspektører og flagstatssynsansvarlige, hvor det er relevant og på grundlag af medlemsstaternes anmodninger om støtte.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).«

6) Artikel 5 affattes således:

»*Artikel 5*

**Tilbageholdelse af et skib, der fører en medlemsstats flag**

1. Når administrationen bliver underrettet om, at et skib, der fører den pågældende medlemsstats flag, tilbageholdes af en havnestat, påser den, at der i overensstemmelse med de procedurer, den har fastsat herfor, at skibet bringes i overensstemmelse med de relevante IMO-konventioner.

2. Medlemsstaterne udarbejder og gennemfører et passende kontrol- og overvågningsprogram med henblik på at sikre en rettidig reaktion på de situationer, der er omhandlet i stk. 1.«

7) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

**Elektroniske oplysninger og udveksling**

1. Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger om skibe, der fører deres flag, stilles til rådighed i elektronisk format i den ajourførte udgave senest den 6. januar 2031:

a) myndighedscertifikater (fuldstændige eller foreløbige) indeholdende datoer for syn, eventuelle yderligere og supplerende syn og audits

b) identifikation af skibe, der er ophørt med at føre den pågældende medlemsstats flag i de foregående 12 måneder.

2. Kommissionen udvikler, vedligeholder og ajourfører en digital interoperabel portal, der fungerer som fælles adgangspunkt for de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, og som giver medlemsstaternes flagstatsinspektører og havnestatskontrolinspektører adgang til disse oplysninger i forbindelse med udførelsen af deres opgaver.

Kommissionen gør denne portal elektronisk tilgængelig og gratis for medlemsstaterne.

Denne portal må ikke indeholde personoplysninger eller fortrolige oplysninger.

Kommissionen sikrer denne portals interoperabilitet med den skibsinformationsdatabase, der er omhandlet i artikel 6a.

Denne portal oprettes senest den 6. januar 2028.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger den tekniske funktion af den portal, der er omhandlet i denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 10, stk. 2.«

8) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 6a*

**Skibsinformationsdatabase**

1. Kommissionen opretter, vedligeholder og ajourfører en skibsinformationsdatabase, der indeholder de oplysninger, der er omhandlet i artikel 6, og som leverer tjenester til medlemsstaterne for så vidt angår udstedelse og kontrol af elektroniske certifikater. Denne skibsinformationsdatabase oprettes senest den 6. januar 2030. Medlemsstaterne kan tilslutte sig denne database. Denne database kan være baseret på den database, der er omhandlet i artikel 24 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF (*), og kan have samme funktionaliteter som nævnte database.

2. Uden at det berører nationale databeskyttelseskrav, kan medlemsstater, der vælger at anvende skibsinformationsdatabasen:

a) overføre oplysningerne vedrørende flagstatsinspektioner, der gennemføres i overensstemmelse med dette direktiv, herunder oplysninger om fejl og mangler og certifikater, til skibsinformationsdatabasen, og

b) anvende denne database til at udstede, underskrive, påtegne, forlænge og tilbagekalde elektroniske certifikater for deres skibe.

Sådanne medlemsstater sikrer, at de oplysninger, der er omhandlet i første afsnit, er kompatible med denne databases krav og er interoperable.

3. Kommissionen sikrer, at skibsinformationsdatabasen gør det muligt at hente relevante oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne indberetter.

4. De medlemsstater, der har valgt at anvende databasen, skal have adgang til alle de oplysninger, der er registreret i den skibsinformationsdatabase, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, litra a), og i det inspektionssystem, der er omhandlet i direktiv 2009/16/EF. Der er i nærværende direktiv intet til hinder for udveksling af sådanne oplysninger mellem relevante kompetente myndigheder, i og mellem medlemsstaterne, med Kommissionen eller med EMSA.

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger den i denne artikel omhandlede databases tekniske funktion, herunder betingelser for adgang til de oplysninger, som medlemsstater indberetter i overensstemmelse med denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren, jf. artikel 10, stk. 2.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).«

9) Artikel 7 affattes således:

»*Artikel 7*

**Overvågning af medlemsstaternes overholdelse og præstationer**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til en IMO-audit af deres administration i overensstemmelse med den cyklus, der er vedtaget i IMO. Medlemsstaterne offentliggør resultatet af denne audit i overensstemmelse med relevant national lovgivning om fortrolighed.

2. For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og for at overvåge flagstatens overordnede overholdelse af administrationernes retlige forpligtelser i henhold til dette direktiv, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger, når den aflægger besøg i medlemsstaterne.«

10) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

**Kvalitetsstyringssystem og intern evaluering**

1. Hver enkelt medlemsstat indfører og vedligeholder et kvalitetsstyringssystem, der omfatter de operationelle dele af dets administrations flagstatsrelaterede aktiviteter. Et sådant kvalitetsstyringssystem certificeres i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder såsom ISO 9001.

Kvalitetsstyringssystemet indeholder nærmere bestemmelser om ansvarsområderne og bemyndigelsen for og det indbyrdes forhold blandt personale, der udfører syn, inspektioner, audit og kontrol, og flagstatspersonale, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der har relation til og indvirker på flagstatens forpligtelser. Sådanne ansvarsområder dokumenteres med angivelse af typen og omfanget af det inspektionsarbejde, der også kan udføres af flagstatsinspektører, der på ikke-eksklusivt grundlag er ansat af en kompetent myndighed, og hvordan sådant personale kommunikerer og rapporterer. Kvalitetsstyringssystemet angiver, hvilke opgaver der kan udføres af andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner.

Hver medlemsstat sikrer, at flagstatsinspektører, der på ikke-eksklusivt grundlag er ansat af en kompetent myndighed, og andet personale, der bistår ved udførelsen af syn, har uddannelse, træning og supervision svarende til de opgaver, de er bemyndiget til at udføre, og at de er i stand til at anvende flagstatens instrukser, procedurer og kriterier.

Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til at forhindre interessekonflikter hos alt personale, der udfører syn, inspektioner, audit og kontrol, og for så vidt angår deres uafhængighed i forhold til det arbejde, der skal udføres.

Senest den 6. januar 2028 skal kvalitetsstyringssystemet dække de aspekter, der er omhandlet i dette stykke.

2. Medlemsstater, der i den seneste årsberetning fra Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol (»Paris MOU«) er opført på listen med lav præstation eller i to på hinanden følgende år er opført på listen med middel præstation, forelægger Kommissionen en rapport om deres præstationer som flagstater senest fire måneder efter offentliggørelsen af Paris MOU-beretningen.

I rapporten angives og analyseres hovedårsagerne, der førte til tilbageholdelserne, og de fejl og mangler, der gav anledning til lavt eller middel præstationsniveau.«

11) Artikel 9 affattes således:

»*Artikel 9*

**Rapporter og revision**

Hvert femte år, og første gang senest 6. januar 2028 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv.«

12) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 9a*

**Udveksling af bedste praksis og erfaringer**

Kommissionen tilrettelægger udveksling af bedste praksis og erfaringer mellem medlemsstaternes administrationer og flagstatseksperter og -flagstatsinspektører, herunder, alt efter hvad der er relevant, andre relevante interessenter, med henblik på gennemførelsen af dette direktiv.

Medlemsstaternes administrationer, flagstatseksperter og flagstatsinspektører undersøger sammen med Kommissionen muligheden for at udarbejde vejledning om elementer såsom metoden til udførelse af flagstatsinspektioner, rapporteringens indhold og format eller kapacitetsopbygning.

*Artikel 9b*

**Oplysninger og data**

Kommissionen opretter et elektronisk rapporteringsværktøj med henblik på indsamling af oplysninger og data fra medlemsstaterne i henhold til dette direktiv.

Medlemsstaterne underretter én gang om året Kommissionen om antallet af flagstatsinspektioner, der er udført i overensstemmelse med artikel 4a, og angiver for hver flagstatsinspektion skibets IMO-nummer, dato og sted.«

13) Artikel 10 affattes således:

»*Artikel 10*

**Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS) nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

(*) 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).«

14) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 10a*

***Ændringer af konventionerne og III-koden***

Kommissionen kan udelukke ændringer af konventionerne og III-IMO-koden fra dette direktivs anvendelsesområde i overensstemmelse med proceduren for overensstemmelseskontrol i artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.«

15) I artikel 11 tilføjes følgende stykke:

»3. Uanset stk. 1, første afsnit, gælder følgende:

a) De medlemsstater, der ikke har skibe, der fører deres flag, og som er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige forpligtelsen til at gennemføre dette direktivs artikel 6 i national ret, så længe denne betingelse er opfyldt.

b) De medlemsstater, der ikke har skibe, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, og som har lukket deres register for sådanne skibe, kan fravige forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv, så længe denne betingelse er opfyldt.

Enhver medlemsstat, der har til hensigt at gøre brug af en af de i første afsnit omhandlede undtagelser, underretter Kommissionen herom senest den 6. juli 2027. Alle senere ændringer meddeles ligeledes Kommissionen.

Disse medlemsstater må ikke tillade skibe, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, at føre deres flag eller registrere sådanne skibe i deres nationale register, før de fuldt ud har gennemført dette direktiv.«

*Artikel 2*

**Gennemførelse**

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.

*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* |