Europeiska unionens officiella tidning

SV
L-serien

2024/3100

16.12.2024

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/3100

av den 27 november 2024

om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

(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) Säkerheten för sjöfarten i unionen och för de medborgare som utnyttjar den samt miljöskyddet bör alltid säkerställas.

(2) Det är viktigt att ta hänsyn till sjömäns levnads- och arbets-förhållanden ombord samt sjömäns utbildning och behörighet, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/54/EU ([3]) och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 ([4]), med tanke på det nära sambandet mellan hälsa, säkerhet, trygghet och den mänskliga faktorn och eftersom det är av yttersta vikt att förhindra skador som orsakas av den mänskliga faktorn.

(3) Enligt bestämmelserna i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (Unclos) och de konventioner för vilka Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är depositarie (IMO-konventioner) ska de stater som är parter i dessa instrument anta lagar och andra författningar samt vidta alla andra åtgärder som kan visa sig nödvändiga för att ge dessa instrument full verkan i syfte att skydda människoliv till havs och den marina miljön genom att säkerställa att de fartyg som är i trafik är lämpliga för den verksamhet som de är avsedda för.

(4) För att säkerställa att IMO-konventionerna ges full verkan i unionen bör samtliga medlemsstater vidta de åtgärder som krävs för att fullgöra sitt ansvar och sina förpliktelser enligt de konventionerna i fråga om fartyg som för deras flagg. I detta syfte bör medlemsstaterna fullgöra sitt ansvar och sina förpliktelser som flaggstater på ett ändamålsenligt och konsekvent sätt i enlighet med IMO:s resolution A.1070(28) om IMO:s genomförandekod för instrument (*III-koden*), som antogs den 4 december 2013 och som innehåller de bindande bestämmelser som ska genomföras av flaggstaterna. I enlighet med artikel 91.1 i Unclos måste det finnas ett verkligt samband mellan ett fartyg och dess flaggstat, enligt tolkningen i internationell rättspraxis som återspeglas i en flaggstats skyldigheter.

(5) Utan att det påverkar tillämpningen av IMO-konventionernas bestämmelser om force majeure bör medlemsstaterna i en krissituation som kan äventyra den fysiska integriteten hos personal som ansvarar för eller utför besiktningar, inspektioner, revisioner och kontroller kunna införa restriktioner för sådan verksamhet, samtidigt som fartygen får fortsätta att gå i trafik.

([1]) EUT C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/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 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).
([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 av den 8 juni 2022 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 169, 27.6.2022, s. 45).

(6) Följande internationella instrument avser i sina senaste versioner tillämpningen av III-koden: den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974, den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg från 1973, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen, 1997 års protokoll om ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess ändrade lydelse genom 1978 års protokoll, den internationella konventionen angående normer för sjömäns utbildning, certifiering och vakthållning från 1978, den internationella lastlinjekonventionen från 1966 med tillhörande protokoll från 1988, den internationella konventionen om skeppsmätning från 1969 samt konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss från 1972.

(7) Flaggstatsbesiktningsmän har av medlemsstaternas förvaltningar bemyndigats att besiktiga och certifiera fartyg. Sådana besiktningsmän får bistås av annan personal, till exempel personal som inspekterar radioutrustning. Sådan personal bör emellertid inte inbegripa tekniker som underhåller livräddningsutrustning eller besiktningsmän som inte direkt deltar i besiktningen av handelsflottan.

(8) Enligt avsnitt 22 i III-koden bör en flaggstat i syfte att säkerställa fullgörandet av sina internationella skyldigheter vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg som har rätt att föra dess flagg och enheter och personer under dess jurisdiktion följer internationella regler och normer. I avsnitt 22.2 hänvisas det särskilt till inspektioner för att kontrollera att fartygets och besättningens faktiska skick överensstämmer med de certifikat som finns ombord. Medlemsstaterna bör fastställa hur ofta sådana inspektioner ska genomföras antingen med användning av ett riskbaserat tillvägagångssätt eller med användning av sina egna förfaranden och instruktioner, inbegripet kvantitativa eller kvalitativa kriterier.

(9) På internationell nivå är det flaggstaten som har ansvaret för att utreda sjöolyckor, medan de grundläggande principerna på unionsnivå för utredning av sjöolyckor, såsom den oberoende ställningen för medlemsstaternas utredningsorgan, regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG ([5]). Det här direktivet påverkar inte direktiv 2009/18/EG.

(10) Medlemsstaternas förvaltningar bör kunna förlita sig på resurser som är tillräckliga för att fullgöra sina flaggstatsförpliktelser, med hänsyn till flottans storlek och typ och grundade på relevanta IMO-krav. Minimikriterier och minimiinspektionsmål kopplade till dessa resurser bör fastställas med utgångspunkt i medlemsstaternas praktiska erfarenheter, även med användning av inspektörer som inte uteslutande arbetar för den behöriga myndigheten, i enlighet med III-koden.

(11) Utan att det påverkar tillämpningen av relevant nationell lagstiftning får medlemsstaterna tillåta att flaggstatsbesiktningsmän och flaggstatsinspektörer som uteslutande arbetar för den behöriga myndigheten i en medlemsstat utför annat arbete, såsom vetenskaplig eller akademisk verksamhet, under förutsättning att detta inte ger upphov till intressekonflikter eller äventyrar deras oberoende ställning.

(12) Flaggstatsbesiktningsmän, flaggsstatsinspektörer och annan personal som bistår vid genomförandet av besiktningar bör ha den utbildning och tillsyn som krävs för att utföra de uppgifter som de har befogenhet att utföra. Kommissionen bör, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) och i samarbete med medlemsstaterna, utarbeta ett frivilligt utbildningsprogram till stöd för flaggstatsförvaltningarna i detta avseende och bör underlätta samordning och utbyte av information och bästa praxis. Ett sådant utbildningsprogram bör hållas uppdaterat och ta hänsyn till nya eller ytterligare skyldigheter som följer av instrumenten och konventionerna, såsom skyldigheter rörande ny teknik, sociala frågor och annan relevant utveckling.

(13) Inrättandet och utvecklingen av en databas med viktig information i elektroniskt format om fartyg som för en medlemsstats flagg och säkerställandet av möjligheten att utfärda elektroniska certifikat bör bidra till ett ökat informationsutbyte mellan medlemsstaterna. Utvecklingen av en gemensam och enhetlig databas för utfärdande av elektroniska certifikat, inbegripet verktyg för kontroll av certifikatens giltighet, skulle underlätta och bidra till ett reellt genombrott för maritim digitalisering inom unionen. En sådan databas skulle stödja operativa behov för dess användare, särskilt i de medlemsstater som inte har kunnat utveckla egna system för elektroniska certifikat, samt bidra till en effektivare användning av de begränsade resurser som är tillgängliga.

([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114).

(14) För övervaknings- och inspektionsändamål bör viktig information, såsom uppgifter om fartyget, registrerad ägare och uppgifter om fartygets certifikat, vara tillgänglig för samtliga berörda myndigheter och kommissionen.

(15) Medlemsstaterna bör fortsätta visa att de följer bestämmelserna i IMO:s bindande instrument, i enlighet med resolution A.1067(28) om rambestämmelser och förfaranden för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater i dess uppdaterade version som antogs av IMO den 4 december 2013.

(16) För att ytterligare förbättra kvaliteten på fartyg som för en medlemsstats flagg samt för att säkerställa lika villkor mellan medlemsstaternas förvaltningar behövs en kvalitetscertifiering av administrativa förfaranden, som ingår i kvalitetsledningssystemet i enlighet med ISO eller likvärdiga standarder. Den bör omfatta de operativa delar av förvaltningens verksamhet som avser besiktning, flaggstatsinspektion, revision, kontroll och certifiering under medlemsstatens ansvar som flaggstat, oavsett om de är nationella (förstaregister) eller internationella (andraregister eller utomeuropeiska register). Dessutom bör all relevant verksamhet klargöras, inbegripet detaljer om ansvarsområden, befogenheter och inbördes förhållande mellan personal samt metoder för rapportering och kommunikation för all flaggstatspersonal som utför eller deltar i besiktningar eller inspektioner, samt annan personal som bistår vid utförandet av inspektioner, som inte uteslutande är anställd av medlemsstatens behöriga myndighet och som kan bistå vid utförandet av andra inspektioner än föreskrivna besiktningar eller flaggstatsinspektioner. Kvalitetsledningssystemet bör säkerställa att de uppgifter som tilldelas erkända organisationer som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG ([6]) utförs i överensstämmelse med flaggstatens instruktioner, och bör inbegripa nödvändiga kontrollåtgärder för detta. Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att förhindra intressekonflikter för sådan personal vad avser det arbete som dessa ska utföra, i syfte att säkerställa denna personals oberoende ställning.

(17) Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att, i samordning med Internationella arbetsorganisationen (ILO), fortsätta att förespråka förbättringar av sjömäns levnads- och arbetsförhållanden.

(18) Ett elektroniskt rapporteringsverktyg bör inrättas för att ytterligare förbättra den konsekventa insamlingen av relevant statistik, sjöfartsdata och sjöfartsinformation från medlemsstaterna.

(19) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av detta direktiv med avseende på databasen med fartygsinformation bör antas. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2009/21/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([7]).

(20) Kommissionen bör inrätta ett forum för de medlemsstatsexperter som sysslar med flaggstatsfrågor samt andra berörda aktörer, vid behov, så att information kan utbytas regelbundet och bästa praxis samt utarbeta vägledning i sådana frågor som förfaranden för fartygsinspektioner, utbildningsresurser för inspektörer, riskbaserade kriterier som kan användas för att göra besiktningarna ändamålsenligare, ett eventuellt utvecklande av ett gemensamt harmoniserat prestationssystem, kriterier för analys av flaggstaternas prestationsnivå i syfte att identifiera bästa praxis samt alla övriga frågor som är relevanta för genomförandet av direktiv 2009/21/EG.

(21) För att undvika en oproportionell administrativ börda vid införlivandet av detta direktiv får medlemsstaterna, så länge som relevanta villkor är uppfyllda, tillämpa vissa undantag: Medlemsstater som inte har några fartyg som för deras flagg och som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/21/EG bör inte vara skyldiga att införliva och genomföra artikel 6 i direktiv 2009/21/EG vad gäller utbyte av information om fartyg. Medlemsstater vilka inte har några fartyg som för deras flagg och som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/21/EG och vilka har stängt sina register för sådana fartyg bör inte vara skyldiga att införliva och genomföra direktiv 2009/21/EG.

(22) Emsa bör tillhandahålla stöd för genomförandet av direktiv 2009/21/EG, särskilt genom att tillhandahålla relevant utbildning för flaggstatsbesiktningsmän och flaggstatsinspektörer, om medlemsstaterna så begär.

([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]) 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).

(23) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att förbättra sjösäkerheten och förhindra föroreningar från fartyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning eller verkningar, 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.

(24) Direktiv 2009/21/EG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/21/EG

Direktiv 2009/21/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.1 ska ersättas med följande:

”1. Syftet med detta direktiv är att

a) säkerställa att medlemsstaterna ändamålsenligt och konsekvent fullgör sitt ansvar och sina förpliktelser som flaggstater, och

b) förbättra säkerheten och levnads- och arbetsförhållandena samt att förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg.”

2. Artikel 2 ska ersättas med följande:

”*Artikel 2*

Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på förvaltningen i den medlemsstat vars flagg fartyget för, när det gäller fartyg som omfattas av certifiering och som går i varje typ av internationell trafik.”

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

”a) fartyg: fartyg eller farkost som en eller flera konventioner är tillämpliga på och som för en medlemsstats flagg och för vilket eller vilken ett certifikat krävs.”

b) Led e ska ersättas med följande:

”e) IMO-revision: en revision som utförs i enlighet med bestämmelserna i resolution A.1067(28) om rambestämmelser och förfaranden för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater, i dess uppdaterade version, som är antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).”

c) Följande led ska läggas till:

”f) konventioner: de konventioner med tillhörande protokoll och ändringar av dem som gör användning av III-koden obligatorisk samt därtill hörande koder med bindande status, i gällande version.

g) III-koden: resolution A.1070(28) (IMO:s genomförandekod för instrument), antagen av IMO, del 2, med undantag för punkterna 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 och 41 i den delen, i gällande version.

h) flaggstatsbesiktningsman: en anställd inom den offentliga sektorn som uteslutande arbetar för och är vederbörligen bemyndigad av den behöriga myndigheten i en medlemsstat och som är ansvarig för eller utför besiktningar, kontroller och revisioner av fartyg och företag vilka omfattas av relevanta internationella bindande instrument och som uppfyller det krav på oberoende som fastställs i artikel 8.1.

i) flaggstatsinspektör:

i) en anställd inom den offentliga sektorn som uteslutande arbetar för och är vederbörligen bemyndigad av den behöriga myndigheten i en medlemsstat, eller

ii) en person som inte uteslutande är anställd av men som är vederbörligen bemyndigad av den behöriga myndigheten i en medlemsstat, antingen på ad hoc-basis eller på grundval av ett avtalsförhållande med den behöriga myndigheten i medlemsstaten,

som kan utföra flaggstatsinspektioner och som uppfyller de krav på kvalifikationer och oberoende som fastställs i artikel 8.1.

j) annan personal som bistår vid genomförandet av besiktningar: personer som är vederbörligen bemyndigade av medlemsstatens förvaltning eller av en erkänd organisation vilken agerar på dennas vägnar och som kan bistå flaggstatsbesiktningsmän vid utförandet av besiktningar i enlighet med förvaltningens anvisningar, och som uppfyller de krav på kommunikation, kvalifikationer och oberoende som fastställs i artikel 8.1.

k) flaggstatsinspektion: en inspektion som inte leder till certifiering och som utförs för att kontrollera att fartygets och besättningens faktiska skick överensstämmer med de certifikat som finns ombord."

4. Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

"1. Innan ett fartyg som har beviljats rätten att föra en medlemsstats flagg tillåts gå i trafik, ska den berörda medlemsstaten säkerställa att fartyget uppfyller tillämpliga internationella regler och föreskrifter, inbegripet säkerhetsnormer, sociala normer och miljömässiga normer. Åtgärder får vidtas av en erkänd organisation vilken agerar på medlemsstatens vägnar efter att ha blivit vederbörligen bemyndigad av den behöriga myndigheten. Den berörda medlemsstaten eller den erkända organisation som agerar på dess vägnar, beroende på vad som är tillämpligt, ska särskilt kontrollera fartygets säkerhetsstatistik med hjälp i förekommande fall av de flaggstatsinspektionsrapporter och certifikat som finns i dess egen databas eller, för medlemsstater som valt att använda den databas med fartygsinformation som avses i artikel 6a, i den databasen. Den berörda medlemsstaten ska, vid behov, samråda med den föregående flaggstaten för att fastställa huruvida eventuella brister eller säkerhetsfrågor som denna identifierat fortfarande är olösta."

5. Följande artiklar ska införas:

"*Artikel 4a*

Säkerhet hos fartyg som för en medlemsstats flagg

"1. När det gäller internationell sjöfart ska medlemsstaterna fullt ut tillämpa de obligatoriska flaggstatsrelaterade bestämmelser som fastställs i konventionerna i enlighet med de däri fastställda villkoren och med avseende på de fartyg som avses där.

2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg som har rätt att föra deras flagg följer internationella regler, föreskrifter och normer inom ramen för konventionerna, inbegripet följande:

a) Säkerställande av att en besiktningsman som arbetar för en erkänd organisation får utföra samma uppgifter som flaggstatsbesiktningsmän när denne är bemyndigad av medlemsstatens behöriga myndighet att göra det.

b) Utförande av flaggstatsinspektioner för att kontrollera att fartygets faktiska skick överensstämmer med de certifikat som finns ombord.

De flaggstatsinspektioner som avses i första stycket led b får utföras med användning av ett riskbaserat tillvägagångssätt, vilket ska inbegripa följande kriterier:

i) Register över brister och bristande överensstämmelse från föreskrivna besiktningar, revisioner och kontroller som utförts av flaggstaten.

ii) Relevanta utredningsrapporter om olyckor.

iii) Kvarhållanden eller trafikförbud som utfärdats av en hamnstatskontrollmyndighet.

iv) Överskridande av den av varje medlemsstat fastställda bristkvoten för hamnstatskontroll.

v) Register över brister från flaggstatsinspektioner som har utförts i enlighet med nationell lagstiftning såsom varje medlemsstat finner lämpligt.

vi) Annan relevant information som medlemsstaten bedömer vara nödvändig.

Medlemsstater som använder ett riskbaserat tillvägagångssätt ska säkerställa att fartyg gällande vilka det inte finns tillräckliga uppgifter tillgängliga för beräkningen av riskvärderingen inspekteras minst en gång vart femte år.

Medlemsstater som inte använder ett riskbaserat tillvägagångssätt ska utföra flaggstatsinspektioner med användning av egna förfaranden, instruktioner samt relevant information i enlighet med III-koden. De ska säkerställa att varje fartyg inspekteras minst en gång vart femte år.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att brister som kräver korrigerande åtgärder, inbegripet säkerhetsmässiga, sociala och miljömässiga aspekter, som har bekräftats eller upptäckts under en flaggstatsinspektion som har utförts i enlighet med punkt 2 b, åtgärdas inom en lämplig tidsrymd som fastställs av flaggstaten.

4. När en flaggstatsinspektion har slutförts, ska flaggstatsinspektören upprätta en rapport som redogör för resultatet av denna.

Artikel 4b

Krav på säkerhet och förhindrande av förorening

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att resurser lämpliga för dess flottas storlek och typ och för genomförandet av de administrativa processer och förfaranden liksom de resurser som krävs, särskilt för att uppfylla de förpliktelser som anges i artikel 4a och punkterna 2 och 3 i den här artikeln, är tillgängliga för dess förvaltning.

2. Varje medlemsstat ska säkerställa tillsynen av den verksamhet som bedrivs av flaggstatsbesiktningsmän, flaggstatsinspektörer och annan personal som bistår vid genomförandet av besiktningar samt erkända organisationer.

3. Varje medlemsstat ska säkerställa att en förmåga avseende konstruktionsgranskning och tekniskt beslutsfattande med hänsyn till sin flottas storlek och art utvecklas eller bibehålls.

Artikel 4c

Utbildning och kapacitetsuppbyggnad

1. Personal som ansvarar för eller utför besiktningar, flaggstatsinspektioner, revisioner och kontroller av fartyg och företag ska genomgå utbildning som är relevant för den specifika verksamheten.

2. Medlemsstaterna får utveckla ett system för kapacitetsuppbyggnad för sina flaggstatsinspektörer och flaggstatsbesiktningsmän och hålla det uppdaterat, med beaktande av nya eller ytterligare förpliktelser som följer av konventionerna.

3. Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 (*), och i samarbete med medlemsstaterna, organisera relevant utbildningsverksamhet för flaggstatsinspektörer och flaggstatsbesiktningsmän, när så är lämpligt och på grundval av medlemsstaternas begäran om stöd.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).”

6. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”*Artikel 5*

Kvarhållande av ett fartyg som för en medlemsstats flagg

1. När förvaltningen informeras om att ett fartyg som för den berörda medlemsstatens flagg har hållits kvar av en hamnstat, ska den, enligt de förfaranden som den fastställt för detta ändamål, se till att fartyget bringas i överensstämmelse med relevanta IMO-konventioner.

2. Medlemsstaterna ska utarbeta och genomföra ett lämpligt kontroll- och övervakningsprogram för att i rätt tid kunna reagera på sådana situationer som avses i punkt 1.”

7. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”*Artikel 6*

Elektronisk information och elektroniskt utbyte

”1. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information om fartyg som för deras flagg görs tillgänglig i elektroniskt format i sin uppdaterade version senast den 6 januari 2031:

a) Föreskrivna certifikat (fullständiga eller interimistiska) med datum för besiktningar, eventuella tilläggs- eller kompletteringsbesiktningar, samt revisioner.

b) Namn på fartyg som upphörde att föra den berörda medlemsstatens flagg under de föregående 12 månaderna.

2. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en digital interoperabel portal med en gemensam åtkomstpunkt för den information som avses i punkt 1 och som gör det möjligt för medlemsstaternas flaggstatsinspektörer och hamnstatsinspektörer att få åtkomst till denna information när de utför sina uppgifter.

Kommissionen ska göra portalen elektroniskt åtkomlig och kostnadsfri för medlemsstaterna.

Portalen får inte innehålla några personuppgifter eller konfidentiell information.

Kommissionen ska säkerställa att portalen är interoperabel med den databas med fartygsinformation som avses i artikel 6a.

Portalen ska vara inrättad senast den 6 januari 2028.

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer det tekniska funktionssättet för den portal som avses i punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10.2.”

8. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 6a*

Databas med fartygsinformation

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en databas med fartygsinformation som innehåller den information som avses i artikel 6 och som tillhandahåller medlemsstaterna tjänster avseende utfärdande och kontroll av elektroniska certifikat. Den databasen med fartygsinformation ska vara inrättad senast den 6 januari 2030. Medlemsstaterna får ansluta sig till databasen. Denna databas får baseras på den databas som avses i artikel 24 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG (*) och får ha liknade funktioner som den databasen.

2. Utan att det påverkar nationella dataskyddskrav får de medlemsstater som väljer att använda databasen med fartygsinformation

a) till databasen med fartygsinformation överföra information som avser flaggstatsinspektioner som har utförts i enlighet med detta direktiv, inbegripet information om brister och certifikat, och

b) använda databasen för att utfärda, underteckna, godkänna, förlänga och dra tillbaka elektroniska certifikat för sina fartyg.

Dessa medlemsstater ska säkerställa att den information som avses i första stycket är förenlig med kraven i den databasen och interoperabel.

3. Kommissionen ska säkerställa att databasen med fartygsinformation gör det möjligt att samla in relevanta uppgifter om genomförandet av detta direktiv på grundval av de uppgifter om inspektioner som tillhandahållits av medlemsstaterna.

4. De medlemsstater som har valt att använda databasen ska ha åtkomst till all information som registrerats i den databas med fartygsinformation som avses i punkt 2 a i denna artikel och till det inspektionssystem som föreskrivs i direktiv 2009/16/EG. Ingenting i det här direktivet ska hindra utbyte av sådan information mellan relevanta behöriga myndigheter, inom och mellan medlemsstaterna, med kommissionen, eller med Emsa.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer det tekniska funktionssättet för den databas som avses i denna artikel, inbegripet villkor för åtkomst till den information som lämnats av medlemsstaterna i enlighet med punkt 2 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10.2.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).”

9. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”*Artikel 7*

Övervakning av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för en IMO-revision av sina förvaltningar i enlighet med den av IMO antagna cykeln. Medlemsstaterna ska offentliggöra resultatet av revisionen i enlighet med relevant nationell lagstiftning om konfidentialitet.

2. För att säkerställa ett effektivt genomförande av detta direktiv och för att övervaka flaggstatens övergripande efterlevnad av förvaltningarnas rättsliga förpliktelser enligt detta direktiv ska kommissionen samla in nödvändig information under besök i medlemsstaterna.”

10. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”*Artikel 8*

Kvalitetsledningssystem och intern bedömning

1. Varje medlemsstat ska genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem som omfattar de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet. Sådana kvalitetsledningssystem ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder, såsom ISO 9001.

Kvalitetsledningssystemet ska omfatta detaljer om ansvarsområden, befogenheter och inbördes förhållande mellan personal som utför besiktningar, inspektioner, revisioner och kontroller samt flaggstatspersonal som leder, utför och verifierar arbete som rör och påverkar flaggstatens förpliktelser. Sådana ansvarsområden ska dokumenteras, med angivande av vilken typ och omfattning av inspektionsarbete som även får utföras av flaggstatsinspektörer som inte uteslutande är anställda av en behörig myndighet samt hur sådan personal ska informera och rapportera. Kvalitetsledningssystemet ska ange vilka uppgifter som kan utföras av annan personal som bistår vid genomförandet av besiktningar.

Varje medlemsstat ska säkerställa att flaggstatsinspektörer som inte uteslutande är anställda av en behörig myndighet samt annan personal som bistår vid genomförandet av besiktningar har utbildning och tillsyn som står i proportion till de uppgifter som de har befogenhet att utföra och att de är kapabla att följa flaggstatens instruktioner, förfaranden och kriterier.

Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra intressekonflikter för all personal som utför en besiktning, inspektioner, revisioner och kontroller samt vad avser oberoende i förhållande till det arbete som ska utföras.

Senast den 6 januari 2028 ska kvalitetsledningssystemet omfatta de aspekter som avses i denna punkt.

2. Medlemsstater som förekommer på den förteckning över låga prestationer som offentliggörs i den senaste årsrapporten från Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU), eller under två på varandra följande år på förteckningen över medelhöga prestationer, ska lämna en rapport till kommissionen om sin prestation som flaggstat senast fyra månader efter det att årsrapporten från Paris MOU har offentliggjorts.

Rapporten ska kartlägga och analysera de huvudsakliga skäl som föranledde de kvarhållanden och de brister som ledde till status som lågpresterande eller medelpresterande.”

11. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”*Artikel 9*

Rapporter och översyn

Kommissionen ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv vart femte år, första gången senast den 6 januari 2028.”

12. Följande artiklar ska införas:

”*Artikel 9a*

Utbyte av bästa praxis och erfarenheter

Kommissionen ska anordna utbyte av bästa praxis och erfarenheter mellan medlemsstaternas förvaltningar och flaggstatsexperter och flaggstatsinspektörer, inbegripet, beroende på vad som är lämpligt, andra berörda parter, för genomförandet av detta direktiv.

Medlemsstaternas förvaltningar, flaggstatsexperter och flaggstatsinspektörer ska tillsammans med kommissionen undersöka möjligheten att utarbeta riktlinjer om faktorer såsom metoden för att utföra flaggstatsinspektioner, rapporteringens innehåll och format eller kapacitetsuppbyggnad.

Artikel 9b

Information och uppgifter

Kommissionen ska inrätta ett elektroniskt rapporteringsverktyg för insamling av information och uppgifter från medlemsstaterna inom ramen för detta direktiv.

Medlemsstaterna ska en gång om året informera kommissionen om antalet flaggstatsinspektioner som utförts i enlighet med artikel 4a och för varje flaggsstatsinspektion ange fartygets IMO-nummer, datum och plats.”

13. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”*Artikel 10*

Kommittéförfarande

”1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss), som inrättats genom förordning (EG) nr 2099/2002. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

(*) 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).”

14. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 10a*

Ändringar av konventionerna och III-koden

Kommissionen får undanta ändringar av konventionerna och III-koden från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med det förfarande för kontroll av överensstämmelse som anges i artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.”

15. I artikel 11 ska följande punkt läggas till:

”3. Genom undantag från punkt 1 första stycket

a) får medlemsstater vilka inte har några fartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde göra undantag från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv så länge detta villkor är uppfyllt,

b) får medlemsstater vilka inte har några fartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och vilka har stängt sina register för dessa fartyg göra undantag från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv så länge detta villkor är uppfyllt.

Varje medlemsstat som har för avsikt att utnyttja ett av de undantag som avses i första stycket ska meddela kommissionen senast den 6 juli 2027. Kommissionen ska även underrättas om eventuella senare ändringar.

Dessa medlemsstater får inte tillåta fartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde att föra deras flagg eller registrera sådana fartyg i sitt nationella register förrän de har införlivat och genomfört detta direktiv fullt ut.”

Artikel 2

Införlivande

Medlemsstaterna ska senast den 6 juli 2027 anta och offentliggöra de 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.

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*