



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 28. november 2023
(OR. en)

15957/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0165(COD)**

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	15164/23
Komm. dok. nr.:	10126/23 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol – <i>Generel indstilling</i>

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 1. juni 2023 Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag.
2. Forslaget vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol¹.

¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

3. Direktiv 2009/16/EF regulerer havnestatskontrolinspektioner på EU-plan. Havnestatskontrol er en ordning for inspektion af fremmede skibe i andre end flagstatens havne, der foretages af havnestatsinspektører med henblik på at kontrollere, at skibsførerens, officerernes og besætningens kompetencer samt skibets tilstand og udstyr opfylder kravene i internationale konventioner, og, hvis de befinder sig i EU, gældende EU-ret. Havnestatskontrol er derfor vigtig for sikkerheden til søs og beskyttelsen af havmiljøet.
4. Revisionen af direktivet har følgende specifikke mål:
- at ajourføre og tilpasse EU-lovgivningen til internationale regler og procedurer, der er fastsat af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) eller Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol og at beskytte fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet
 - større fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter er ikke omfattet af anvendelsesområdet for havnestatskontrollen. En frivillig kontrolordning for denne type fartøj burde medføre en højere grad af overholdelse af internationale standarder for sikkerhed og miljøbeskyttelse, som gælder for disse fartøjer
 - sikre større udbredelse af digitale løsninger. Navnlig tilskyndes der til udbredelse og anvendelse af elektroniske myndighedscertifikater ved at knytte anvendelsen af dem til skibets risikoprofil, som danner grundlag for målretning mod og udpegning af skibe til inspektion og
 - sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til at foretage havnestatskontrolinspektioner. Dette omfatter bedre at kunne udpege fartøjer til inspektion ved at omstrukturere forældede dele af skibets risikoprofil og føje nye komponenter til den.
5. Kommissionen vedtog forslaget i forbindelse med sit program for målrettet og effektiv regulering (Refit) som en øjeblikkelig opfølgning på en kvalitetskontrol af søtransporten,¹ der blev gennemført i 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. Forslaget er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse¹, som er baseret på en ekstern støtteundersøgelse. Konsekvensanalysen blev forelagt og gennemgået grundigt på et møde i arbejdsgruppen, og den gav ikke anledning til større betænkeligheder for delegationerne.

II. BEHANDLING I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

7. Den 13. juli 2023 udpegede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) Vera Tax (S&D, Nederlandene) til ordfører. Vera Tax forelagde sit udkast til betænkning den 19. september, og en afstemning i TRAN-udvalget om dette forslag er i øjeblikket planlagt til den 7. december.
8. Den 20. september 2023 vedtog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin udtalelse om forslaget². Den 23. juni 2023 besluttede Regionsudvalget at undlade at afgive udtalelse.

III. STATUS OVER RÅDETS ARBEJDE

9. Søtransportgruppen drøftede forslaget på flere møder, første gang i oktober 2023. Alle delegationerne gav udtryk for generel støtte til målene i Kommissionens forslag med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.
10. På mødet den 22. november bekræftede De Faste Repræsentanternes Komité sin støtte til det seneste kompromis og henstillede til Rådet, at det når frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 4. december 2023.
11. Der er foretaget en række ændringer af Kommissionens forslag. Mange af disse ændringer skal sikre klarhed og sammenhæng med internationale regler og procedurer, navnlig dem i Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU). Der er også andre indholdsmæssige ændringer, der skal bemærkes, jf. nedenfor.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. For det første anfægtede medlemsstaterne Kommissionens forslag om at medtage to nye kriterier i metoden til beregning af risikovurdering for skibe (som er et redskab, som anvendes i forbindelse med havnestatskontrolinspektioner til at finde skibe med den største sandsynlighed for fejl og mangler). Det første af disse kriterier vedrører skibets CO₂-intensitetsindikator (CII). Medlemsstaterne påpegede, at denne indikator ikke kun afhænger af skibets tekniske tilstand, men også af operationelle parametre (f.eks. skibets hastighed) og eksterne omstændigheder (handelsmønstre, vejrforhold, tid tilbragt i havn osv.), hvilket betyder, at den ikke nødvendigvis er en indikator for dårlig præstation eller manglende overholdelse og derfor ikke bør tages i betragtning ved beregning af skibets risikoprofil.
13. Det andet kriterie vedrører tilgængeligheden af elektroniske certifikater. Medlemsstaterne understregede, at dette er et administrativt element, der ligger uden for skibets kontrol, eftersom beslutningen om at anvende elektroniske certifikater eller ej ligger hos flagstaten. Elektroniske certifikater er derfor ikke en indikator for skibets tilstand eller dets overensstemmelse med de obligatoriske IMO- og EU-instrumenter og bør heller ikke tages i betragtning ved beregning af skibets risikoprofil.
14. For det andet foreslog Kommissionen i artikel 3 at indføre en frivillig kontrolordning for større fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter, som hidtil har været udelukket fra direktivets anvendelsesområde. Medlemsstaterne var enige i denne tilgang, da den kan øge disse fartøjers grad af overholdelse. Da dette er et frivilligt system, mener medlemsstaterne imidlertid, at de nærmere bestemmelser for en sådan specifik havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer ikke bør fastsættes i gennemførelsesretsakter, men snarere gennem retningslinjer vedtaget af Kommissionen i samarbejde med Paris MOU.
15. For det tredje blev der foretaget flere ændringer for at give havnestatskontrolmyndighederne større fleksibilitet. I artikel 14, stk. 4, foreslog Kommissionen, at udvidede inspektioner skal udføres af mindst to havnestatskontrollører. Det krævede antal skibsinspektører afhænger imidlertid af flere faktorer, og i mange situationer vil det være unødvendigt og besværligt at mobilisere mere end én skibsinspektør. Medlemsstaterne mener, at havnestatskontrolmyndighederne bør bevare fleksibiliteten til at tilrettelægge deres arbejde i denne henseende. Tilsvarende anses kravet om, at en inspektionsrapport altid skal valideres af en havnestatskontrollør, som ikke har været en del af det hold, der udførte inspektionen, for at være for ufleksibel. Artikel 24, stk. 3, blev ændret for at give mulighed for større fleksibilitet.

16. For at undgå at pålægge medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % skibe, der er omfattet af dette direktiv, uforholdsmæssige administrative byrder, indføres der for det fjerde en mulighed for, at de kan fravige bestemmelserne i dette direktiv (artikel 2 og betragtning 20b). Dette vil betyde, at så længe disse betingelser er opfyldt, vil disse medlemsstater ikke være forpligtet til at gennemføre direktivet.
17. Endelig vil den af Kommissionen foreslåede gennemførelsesfrist (et år efter ændringsdirektivets ikrafttræden) blive forlænget til fire år.
18. På dette stadium af proceduren opretholder Kommissionen et proceduremæssigt forbehold med hensyn til alle ændringer af sit forslag.

IV. **KONKLUSION**

19. På baggrund af ovenstående opfordres Rådet til at nå frem til en generel indstilling til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol på grundlag af kompromisteksten, der findes i bilaget til denne rapport.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF⁷ fastsætter regler for ordningen for havnestatskontrolinspektioner, hvorunder alle skibe, som kan underkastes inspektion, og som anløber Unionens havne, inspiceres med henblik på at kontrollere, om besætningens kompetencer samt skibets og dets udstyrs tilstand er i overensstemmelse med kravene i de internationale konventioner om sikkerhed for menneskeliv på søen, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører.

⁵ EUT C, , s. .

⁶ EUT C, , s. .

⁷ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

- (2) Direktiv 2009/16/EF er baseret på den allerede eksisterende frivillige aftale inden for rammerne af Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU) og principperne om fordeling af inspektionsbyrden, udpegning af skibe til inspektion baseret på skibets risikoprofil, harmoniserede inspektioner og udveksling af inspektionsresultater.
- (3) Siden direktiv 2009/16/EF trådte i kraft, er der sket ændringer i de internationale lovgivningsmæssige rammer (særligt i Paris MOU og Den Internationale Søfartsorganisation), ligesom der er sket en teknologisk udvikling. Disse ændringer og erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF bør tages i betragtning.
- (4) En række internationale konventioner er trådt i kraft og er blevet ratificeret af medlemsstaterne siden 2011. Disse omfatter den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sediment (BWM-konventionen) og den internationale Nairobikonvention om fjernelse af vrug (Nairobikonventionen). De bør derfor opføres på listen over konventioner i direktiv 2009/16/EF med henblik på at håndhæve dem som en del af havnestatskontrolordningen.
- (5) For at sikre, at havnestatskontrolordningen er ajourført og harmoniseret, bør det være muligt hurtigere at kunne ajourføre listen over internationale konventioner, som håndhæves ved hjælp af havnestatskontrolordningen, uden at det er nødvendigt at ændre hele direktivet. Når en international konvention er trådt i kraft, dvs. når den aftalte ratifikationsgrad af den pågældende konvention er opnået, og når den er vedtaget af medlemmerne af Paris MOU som værende et relevant instrument, bør Kommissionen ajourføre direktivets liste over konventioner.
- (6) Som følge af deres ringe størrelse opererer de fleste EU-fiskerfartøjer i territorialfarvande og gøres derfor ikke til genstand for inspektioner i fremmede havne. Dette betyder, at der er en sandsynlighed for, at det generelt kun er større fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover med længde som defineret i Cape Town-aftalen fra 2012 (hvilket samtidig er de fiskerfartøjer, der i højest grad er underlagt internationale konventioner), der opererer i internationale farvande og anløber havne i andre lande end det land, hvor de er registreret, og derfor er underlagt havnestatskontrol. Da størstedelen af de internationale konventioner, der gælder for større fiskerfartøjer, adskiller sig fra de konventioner, der på nuværende tidspunkt håndhæves gennem havnestatskontrollen, foreslås der med henblik på at undgå uønskede afsmittende virkninger på den nuværende havnestatskontrolordning en parallel havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer.

- (7) Som følge af fiskerimønstrene er det dog ikke alle medlemsstaters havne, der bliver anløbet af større fiskerfartøjer. Der foreslås derfor en frivillig ordning, som er parallel og adskilt fra den nuværende havnestatskontrolordning, for de medlemsstater, der ønsker at foretage sådanne inspektioner, for at muliggøre fleksibilitet i forbindelse med udviklingen af standarder for havnestatskontrol. Denne havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer med en længde på 24 meter og derover kan derfor udvikles organisk af medlemsstaterne, Paris MOU og Kommissionen, uden at disse indarbejdes i den gældende Paris MOU-aftale. Med henblik herpå bør der udvikles et særskilt modul til den eksisterende inspektionsdatabase.
- (8) Mekanismen for retfærdig fordeling gør det muligt at fordele inspektionsbyrden mellem de stater, der er parter i Paris MOU. Hver medlemsstat tildeles et bestemt antal inspektioner, dvs. dens inspektionsforpligtelse eller "rimelige andel", som skal foretages hvert år. Udvælgelsen af skibe til inspektion afgøres primært på grundlag af skibets risikoprofil, som fastsætter intervallerne mellem inspektionerne og deres omfang. Der kan foretages inspektion af prioritet II-skibe, men der skal foretages inspektion af prioritet I-skibe.
- (9) Medlemsstaterne kan undlade at foretage et vist antal "prioriterede" inspektioner og stadig opfylde deres inspektionsforpligtelse. For nogle medlemsstater kan det faktiske antal skibe, der anløber den pågældende medlemsstats havne i løbet af et givent år, enten overstige eller være mindre end antallet i dens inspektionsforpligtelse. En alternativ metode til at sikre, at disse (overbebyrdede eller underbebyrdede) medlemsstater kan overholde deres forpligtelse til at foretage en rimelig andel inspektioner, blev anset for at være ufleksibel, og de pågældende bestemmelser bør derfor bringes i overensstemmelse med de reviderede bestemmelser i Paris MOU.
- (10) Medlemsstaterne kan i visse tilfælde også udskyde inspektioner af skibe, forudsat at fartøjet inspiceres i den næste havn, den anløber, eller inden for 15 dage, og denne mulighed ændres, således at den kan benyttes af alle medlemsstaterne. Visse kategorier af fartøjer, som anses for at frembyde en højere risiko, og som derfor kan underkastes en udvidet inspektion, har pligt til at anmelde det anslåede ankomsttidspunkt i en havn 72 timer før ankomsten. Efter nogle år blev det imidlertid konkluderet, at denne forpligtelse var for stor en byrde for operatørerne, og at den ikke tilførte nogen værdi, da de nationale myndigheder allerede kan tilgå disse oplysninger på en lettere måde i THETIS-databasen. På baggrund heraf blev denne anmeldelsespligt afskaffet med Paris MOU, og direktiv 2009/16/EF bør derfor bringes i overensstemmelse hermed.

- (10a) Under normale omstændigheder er inspektioner af prioritet II-skibe ikke obligatoriske, selv om prioritet II-skibe kan inspiceres. For medlemsstater, hvor der ikke anløber nok skibe, der kan underkastes inspektion, til at de kan opfylde deres årlige forpligtelse, skal disse prioritet II-skibe imidlertid inspiceres for at opfylde deres årlige inspektionsforpligtelse. Da disse inspektioner de facto bliver obligatoriske for de pågældende stater, kan der være behov for større fleksibilitet i forbindelse med inspektioner af prioritet II-skibe, navnlig for disse stater. Der gives derfor mulighed for udsættelse og begrundelse for tidligere nævnte stater. Medlemsstaterne og Kommissionen bør inden for rammerne af Parisaftalememorandummet gøre deres bedste for at foreslå de nødvendige foranstaltninger og ændringer med henblik på at præcisere og opfylde dette mål, idet de dog kan træffe tekniske foranstaltninger til tilpasning af den eksisterende inspektionsdatabase med hensyn til udsættelse.
- (11) I løbet af det seneste årti og på trods af stigningen i antallet af fartøjer, der anløber EU-havne, herunder nærskibsfart med gods, der transporteres til/fra hovedhavne i EU-medlemsstaterne og havne i det geografiske Europa eller i ikkeeuropæiske lande ved Middelhavet og Sortehavet, er der sket en forbedring af sikkerhedsprofilen for fartøjer, der anløber [...]EU-havne. Havnestatskontrolinspektioner anvendes i stigende grad til at håndhæve miljølovgivningen, f.eks. i forbindelse med svovlemissioner eller sikker og miljørigtig ophugning af skibe. Den risikoprofil for skibe, som blev udarbejdet før 2009, blev imidlertid udarbejdet med andre prioriteter for øje og er ikke fuldt ud tilpasset til at målrette inspektionsindsatsen mod de fartøjer, der er mindst miljøvenlige.
- (12) På baggrund heraf bør skibsriskoprofilen ajourføres, således at den afspejler miljøaspekter, ved at der lægges mere vægt på skibenes miljøpræstationer.
- (12a) Der blev som led i Paris MOU i 2019 vedtaget en ny metode, der opstiller lister over stater med høj præstation, med standardpræstation og med lav præstation som et alternativ til den hvide, den grå og den sorte liste over flagstater. Der bør udvises særlig opmærksomhed i forbindelse med den gennemførelsesforordning, der er omhandlet i artikel 10 om skibes risikoprofil, som fastlægger kategoriseringen af flagstater. Denne metode bør gennemføres i dette direktiv for at sikre, at den er retfærdig, især med hensyn til den måde, den behandler flagstater med små flåder på.

- (12b) Da havnestatsinspektørerne har brug for tid til at forberede og foretage inspektioner, er det vigtigt at sikre, at der er tilstrækkelig tid til rådighed. Dette er særlig relevant i forbindelse med udvidede inspektioner og også for inspektioner af ro-ro-passagerskibe i rutefart, hvor det kan overvejes at sætte fartøjet i drift.
- (13) Digitalisering er en vigtig del af de teknologiske fremskridt på området indsamling og meddelelse af data med henblik på at bidrage til omkostningsbesparelser og gøre effektiv brug af menneskelige ressourcer. Antallet af skibe med elektroniske certifikater er i øjeblikket stigende og forventes at stige yderligere. Effektiviteten af havnestatskontrollen bør derfor styrkes ved i højere grad at anvende elektroniske certifikater med henblik på at foretage mere målrettede og mere velforberedte inspektioner.
- (14) Havnestatskontrollen er blevet mere kompleks, da der er tilføjet nye inspektionskrav enten via EU-retten eller via Den Internationale Søfartsorganisation. Der er derfor behov for, at havnestatsinspektørerne opkvalificeres og omskoles og løbende deltager i kurser.
- (15) (udgår)
- (16) For at give mulighed for en ajourføring af bestemmelserne i dette direktiv, således at medlemsstaterne kan opfylde deres forpligtelser i henhold til folkeretten i overensstemmelse med direktivet, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med hensyn til ajourføring af listen over de konventioner, der er omfattet af direktiv 2009/16/EF, og ændring af listen over de procedurer og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, der er vedtaget som led i Paris MOU. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁸. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

⁸ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (17) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2009/16/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår listen over konventioner, der er omfattet af dets anvendelsesområde, og kravene om anvendelse af elektroniske certifikater. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁹.
- (18) (udgår)
- (19) I betragtning af den fulde overvågningscyklus, hvor EMSA aflægger besøg i medlemsstaterne for at overvåge gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF, bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF senest [ti år efter dets ikrafttrædelsesdato, jf. artikel XX] og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.
- (20) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne som følge af søtransportens internationale karakter, men kan på grund af netværkseffekten ved, at medlemsstaterne optræder samlet, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (20a) Hvis en inspektion ikke foretages på grund af ekstraordinære og uforudsete omstændigheder, såsom naturkatastrofer, pandemier eller folkesundhedskriser, terrorangreb eller arbejdskonflikter, bør det ikke betragtes som en manglende inspektion. Disse omstændigheder bør begrundes behørigt og indberettes til Kommissionen.

⁹ 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).

(20b) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater urimeligt store administrative byrder bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv i henhold til en bagatelregel, hvilket indebærer, at sådanne medlemsstater ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe de opfylder visse kriterier.

(21) Direktiv 2009/16/EF bør derfor ændres –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) I nr. 1) tilføjes følgende litraer:

"l) den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sediment (BWM-konventionen)

m) den internationale Nairobikonvention om fjernelse af vrug (Nairobikonventionen)

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

aa) Nr. 1), litra c), affattes således:

"c) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978 (MARPOL 73/78)".

ab) Nr. 1), litra d), affattes således:

"d) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold med ændringer".

b) Nr. 3) udgår.

bb) Nr. 8) affattes således:

"8) "skibsinspektør": en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndigheder til at udføre havnestatskontrolinspektion, og som hører ind under disse myndigheder".

bc) Følgende nummer tilføjes:

"8a) "inspektion": en samlet kontrol af skibets tilstand, dets udrustning og dets besætning på grundlag af de gældende konventioner og udført af en skibsinspektør. Inspektionen er ikke et syn med henblik på udstedelse, påtegning eller fornyelse af myndighedscertifikater, og inspektionsrapporten til kaptajnen er ikke et certifikat".

bd) Nr. 11) affattes således:

"11) "indledende inspektion": en skibsinspektørs inspektion om bord på et skib, herunder som minimum den kontrol, der kræves ifølge artikel 13, stk. 1".

be) Nr. 12) affattes således:

"12) "mere detaljeret inspektion": en inspektion, herunder omfanget af en indledende inspektion, hvorunder skibet, dets udrustning og besætning som helhed, eller efter omstændighederne dele deraf, i de tilfælde, der er nævnt i artikel 13, nr. 3), underkastes en grundig undersøgelse, som omfatter skibets konstruktion, udrustning, bemanning, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord".

bf) Nr. 13) affattes således:

"13) "udvidet inspektion": en inspektion, herunder omfanget af en indledende inspektion, der som minimum omfatter forholdene i bilag VII. En udvidet inspektion kan omfatte en mere detaljeret inspektion, når der foreligger begrundet mistanke i henhold til artikel 13, nr. 3)".

bg) Nr. 19) affattes således:

"19) "myndighedscertifikat": et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de gældende konventioner".

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

-a) Stk. 3 affattes således:

"Ved inspektion af et skib, hvis flagstat ikke er part i en konvention med en "klausul om ikke gunstigere behandling", sørger medlemsstaterne for, at dette skib og dets besætning ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen. Et sådant skib underkastes en mere detaljeret inspektion i overensstemmelse med de procedurer, der er opstillet under Paris MOU."

a) Stk. 4 affattes således:

"4. Dette direktiv gælder ikke for fiskerfartøjer med en længde på under 24 meter, krigsskibe, marinehjelpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikkeerhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt. I dette direktiv defineres et fiskerfartøjs længde i overensstemmelse med Cape Town-aftalen af 2012."

b) Følgende stykke tilføjes:

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

3) I artikel 5 indsættes følgende stykke:

"2a. Medlemsstaters inspektioner af skibe, der overstiger deres årlige inspektionsforpligtelser med 20 %, medregnes ikke i de årlige inspektionsforpligtelser, der påhviler de medlemsstater, der er parter i Paris MOU."

4) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Regler for opfyldelse af inspektionsforpligtelsen

En medlemsstat, der ikke foretager de inspektioner, der kræves i artikel 5, stk. 2, litra a), opfylder dog sin forpligtelse i henhold til nævnte bestemmelse, hvis de manglende inspektioner ikke overstiger 10 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havn og ankerpladser, uanset deres risikoprofil.

Uanset de procentsatser for manglende inspektioner, som er fastsat i stk. 1, skal medlemsstaterne prioritere inspektionen af skibe, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Unionen.

Hvad angår prioritet I-skibe, der anløber ankerpladser, skal medlemsstaterne, uanset de procentsatser for manglende inspektioner, som er fastsat i stk. 1, prioritere inspektionen af skibe med højriskoprofil, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Unionen."

5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

-a) Overskriften og stk. 1 affattes således:

"Ligelig fordeling af inspektionsandele inden for Unionen"

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

a) Stk. 2 affattes således:

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

6) I artikel 8 erstattes stk. 1, 2 og 3 med følgende, og der tilføjes to nye stykker:

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

- a) hvis inspektionen kan foretages ved et af skibets efterfølgende anløb af en havn i samme medlemsstat, forudsat at skibet ikke anløber andre havne i Unionen eller Paris MOU-regionen i mellemtiden, bortset fra havne i skibets flagstat, og udsættelsen ikke er på mere end 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt, eller
- b) hvis inspektionen inden 15 dage fra det faktiske afsejlingstidspunkt kan foretages i en anden anløbshavn i Unionen eller Paris MOU-regionen, forudsat at den stat, hvor den pågældende anløbshavn er beliggende, på forhånd har accepteret at foretage inspektionen, eller

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

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

- a) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære en risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, eller
- b) skibet kun anløber havnen i natperioden, som er defineret i artikel 2, nr. 9). I dette tilfælde træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der regelmæssigt anløber havnen i natperioden, inspiceres på passende vis, eller
- c) varigheden af skibets anløb er for kort til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis.

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

- a) skibet inden 15 dage inspiceres i en anden havn eller på en anden ankerplads i Unionen eller Paris MOU-regionen i overensstemmelse med bilag I, eller
- b) skibet kun anløber havn i natperioden eller i for kort tid til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, eller
- c) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen.

4. Hvis en inspektion ikke foretages på grund af ekstraordinære og uforudsete omstændigheder, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, og årsagen til forbigåelsen registreres i inspektionsdatabasen. Disse omstændigheder begrundes behørigt og indberettes til Kommissionen.
5. Inspektioner, der udsættes i henhold til stk. 1, 2, 3 eller 4, og som er registreret i inspektionsdatabasen, medregnes ikke ved vurderingen af medlemsstatens opfyldelse af den inspektionsforpligtelse, der er omhandlet i artikel 6 og 7."

7) (udgår)

8) Artikel 9 udgår.

9) Artikel 10, stk. 2, affattes således:

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

a) Generiske parametre

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

b) Historiske parametre

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

c) Miljøparametre

Miljøparametre baseres på antallet af fejl og mangler i forbindelse med MARPOL, AFS, BWM-konventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen, Nairobikonventionen og Hongkongkonventionen i overensstemmelse med bilag I, punkt I.3, og bilag II, og på, hvorvidt disse fejl og mangler giver grund til tilbageholdelse."

9a) Artikel 10, stk. 3, affattes således:

"3. Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at gennemføre en metode til overvejelse af generiske risikoparametre, der navnlig vedrører flagstatskriterierne og kriterierne for rederiets præstationer, som blev vedtaget som led i Paris MOU i 2019, og som opstiller lister over stater med høj præstation, med standardpræstation og med lav præstation. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 3."

9b) Artikel 13, stk. 1, litra c), affattes således:

"c) er forvisset om, at skibets generelle tilstand, inklusive hygiejnen, er tilfredsstillende, herunder dets maskinrum og opholdsrum."

9c) I artikel 13 udgår stk. 2.

10) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

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

- skibe med højrisikoprofil
- passagerskibe, olietankskibe, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, som er over 12 år gamle
- skibe med højrisikoprofil eller passagerskibe, olietankskibe, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, som er over 12 år gamle, i tilfælde af topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer
- skibe, der underkastes inspektionen efter et adgangsforbud udstedt i henhold til artikel 16 og artikel 21, stk. 4."

ab) Stk. 3 udgår.

b) Stk. 4 affattes således:

"4. En udvidet inspektion udføres så vidt muligt af mindst to havnestatsinspektører. Det er fastsat i bilag VII, hvad en udvidet inspektion omfatter, herunder også hvilke risikoområder der er omfattet. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede foranstaltninger for at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af bilag VII. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 2."

11) I artikel 14a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 affattes således:

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

b) Der tilføjes et nyt stykke:

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

12) I artikel 16 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

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

- fører et flag tilhørende en stat på den liste over stater med lav præstation, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller
- fører et flag tilhørende en stat på den liste over stater med høj præstation eller med standardpræstation, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU.

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

Adgangsforbuddet finder anvendelse, så snart skibet forlader den havn eller ankerplads, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang, og hvor der er udstedt adgangsforbud."

aa) Stk. 2 affattes således:

"2. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra udstedelsen af forbuddet, og først når betingelserne i punkt 3-6 i bilag VIII er opfyldt."

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Enhver senere tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, medfører, at skibet får adgangsforbud, der gælder for alle havne og ankerpladser i Unionen. Dette tredje adgangsforbud kan ophæves efter en periode på 24 måneder fra udstedelsen af forbuddet, men kun såfremt:

- -a) skibet fører flag fra en stat, der hverken er opført på listen over stater med lav præstation eller listen over stater med standardpræstation, der er omhandlet i stk. 1
- a) skibets myndighedscertifikater og klassifikationscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009¹⁰
- b) skibet administreres af et rederi med høj præstation i henhold til bilag I, del I, punkt 1, og
- c) betingelserne i punkt 3-6 i bilag VIII er opfyldt.

Skibe, der 24 måneder efter udstedelsen af et forbud ikke opfylder kravene i dette stykke, forbydes permanent adgang til alle Unionens havne og ankerpladser."

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Efter det tredje adgangsforbud, som er udstedt til et fartøj, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med standardpræstation eller med lav præstation som offentliggjort i årsberetningen fra Paris MOU, skal enhver efterfølgende tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i Unionen medføre, at skibet permanent forbydes adgang til alle havne og ankerpladser i Unionen."

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).

d) Følgende stykker indsættes:

"4a. Et skib, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med høj præstation, og som tilbageholdes i en havn eller på en ankerplads i Unionen på tidspunktet for den første inspektion i Unionen efter det tredje eller ethvert efterfølgende adgangsforbud:

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

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

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

12a) Artikel 17, stk. 1, affattes således:

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

12b) Artikel 20, stk. 1, affattes således:

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

13) I artikel 21 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 affattes således:

"4. Medlemsstaterne sørger for, at der nægtes adgang til havne eller ankerpladser i Unionen for de i stk. 1 omhandlede skibe, der afsejler, og for de i artikel 19, stk. 2, omhandlede tilbageholdte skibe, der afsejler:

- a) uden at opfylde de betingelser, der er fastsat af medlemsstatens kompetente myndighed i inspektionshavnen, eller
- b) uden at overholde de gældende konventionskrav ved ikke at anløbe det udpegede reparationsværft.

Adgangsforbuddet ophæves, når der er gået 12 måneder, og når betingelserne i punkt 3-6 i bilag VIII er opfyldt. Adgangsforbuddet finder anvendelse fra den dato, hvor det er blevet udstedt."

b) Stk. 5, andet afsnit, affattes således:

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

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

c) Stk. 6 affattes således:

Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan havnestatens myndigheder i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes i overensstemmelse med artikel 21 stk. 1, give anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, på betingelse af at skibets reder, operatør eller skibsføreren har truffet egnede foranstaltninger, som opfylder de krav, som den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen eller ankerpladsen sikkert."

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

"7. I samarbejde med medlemsstaterne og på grundlag af den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået på medlemsstatsplan i Unionen og inden for rammerne af Paris MOU, kan Kommissionen udarbejde retningslinjer og henstillinger med henblik på at forbedre uddannelsespolitikken i Paris MOU.

I samarbejde med medlemsstaterne og Paris MOU identificerer og forelægger Kommissionen løbende nye kursusbehov som input med henblik på at ajourføre Paris MOU's undervisnings- og læseplaner og indholdet af programmet for faglig udvikling og undervisning af inspektørerne, navnlig hvad angår nye teknologier og i forbindelse med de yderligere forpligtelser, der opstår som følge af de relevante instrumenter."

15) I artikel 24 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

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

b) Stk. 3 affattes således:

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

Inden for en frist på 72 timer skal medlemsstaterne sørge for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse. Før inspektionsrapporten overføres til databasen, valideres den så vidt muligt af en havnstatsinspektør eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af den kompetente myndighed, som ikke var en del af det team, der foretog inspektionen."

- 16) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 24a

Elektroniske certifikater

1. I tæt samarbejde med medlemsstaterne vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastlægger de funktionelle og tekniske specifikationer for en harmoniseret meldegrænseflade og et valideringsværktøj til elektroniske myndighedscertifikater. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 31, stk. 2.
2. Medlemsstaterne kan i deres egenskab af flagstater, der vælger at anvende den harmoniserede meldegrænseflade og valideringsværktøjet til elektroniske myndighedscertifikater, gøre dette for at lette overgangen til elektroniske certifikater.
3. (udgår)
4. (udgår)

17) Artikel 25 affattes således:

"Artikel 25

Udveksling af oplysninger og samarbejde

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

- a) oplysninger om skibe, der har undladt at indberette en hvilken som helst oplysning, som er krævet i henhold til dette direktiv, direktiv 2002/59/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883¹¹ samt, hvor der er relevant, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter
- b) oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have overholdt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883 om modtagefaciliteter i havne
- c) oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde
- d) oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder i henhold til artikel 23."

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116)."

- 18) Artikel 30 affattes således:

"Artikel 30

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og overvåge, hvordan Unionens havnestatskontrolordning fungerer generelt, jf. artikel 2, litra b), nr. i), i forordning (EF) nr. 1406/2002, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne.

Hver medlemsstat kan udvikle, gennemføre og vedligeholde et kvalitetsstyringssystem for de operationelle dele af de havnestatsrelaterede aktiviteter, som udføres af den pågældende stats myndigheder. Et sådant kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder."

- 19) Artikel 30a affattes således:

"Artikel 30a

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 30b med henblik på at ændre den liste over konventioner, der er opført i artikel 2, nr. 1, når disse konventioner er vedtaget som værende relevante instrumenter inden for rammerne af Paris MOU, og at ændre bilag VI med henblik på at udvide og/eller ajourføre det nævnte bilags liste over procedurer, afgørelser og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, som er vedtaget inden for rammerne af Paris MOU."

20) (udgår)

21) Artikel 33 affattes således:

"Artikel 33

Gennemførelsesbestemmelser

Kommissionen skal i forbindelse med udarbejdelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 3, artikel 18a, stk. 7, artikel 23, stk. 5, og artikel 27, efter proceduren i artikel 31, stk. 2, drage særlig omsorg for at sikre, at der i disse bestemmelser tages hensyn til den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået i kraft af Unionens inspektionsordningen, og at de bygger på fagkundskaben i Paris MOU."

22) Artikel 35 affattes således:

"Artikel 35

Evaluerings af gennemførelse

Kommissionen indsender senest den [*Publikationskontoret: indsæt venligst datoen: ti år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv."

23) Bilag I ændres som angivet i bilag I til dette direktiv.

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

25) Bilag III udgår.

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

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

- 28) Bilag VIII erstattes af teksten i bilag V til dette direktiv.
- 28a) Bilag XII erstattes af teksten i bilag VI til dette direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*Publikationskontoret: indsæt venligst datoen: fire år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.
3. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % skibe, der er omfattet af dette direktiv, kan fravige gennemførelsen af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

"I. Skibes risikoprofil

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

1. Generiske parametre

- a) Skibstype
Passagerskibe, olie- og kemikalietankskibe, gastankskibe, NLS-tankskibe og bulkskibe skal anses for at frembyde en højere risiko.
- b) Skibets alder
Skibe, der er over 12 år gamle, skal anses for at frembyde en højere risiko.
- c) Flagstatens præstationer
 - i) Skibe, hvis flagstat har en høj tilbageholdelsesprocent inden for Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.
 - ii) Skibe, hvis flagstat har en lav tilbageholdelsesprocent inden for Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.
 - iii) Skibe, hvis flagstat har ratificeret alle de obligatoriske IMO- og ILO-instrumenter, der er anført i artikel 2, nr. 1, skal anses for at frembyde en lavere risiko.
- d) Anerkendte organisationer
 - i) Skibe, der har fået udstedt certifikater af anerkendte organisationer med et lavt eller meget lavt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

- ii) Skibe, der har fået udstedt certifikater af anerkendte organisationer med et højt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.
 - iii) Skibe, der har fået udstedt certifikater af organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009.
- e) Rederiets præstationer
- i) Skibe tilhørende et rederi med en lav eller meget lav præstation som konstateret på grundlag af dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.
 - ii) Skibe tilhørende et rederi med en høj præstation som konstateret på grundlag af dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Unionen og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

2. Historiske parametre

- i) Skibe, som mere end en gang er tilbageholdt, skal anses for at frembyde en højere risiko.
- ii) Skibe, om hvilke det under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II er konstateret, at de har mindre end det antal fejl og mangler, der er omhandlet i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.
- iii) Skibe, som ikke er tilbageholdt i løbet af perioden i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

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

- højrisiko
- standardrisiko
- lavrisiko

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

3. Miljøparametre

Skibe, om hvilke det under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II er konstateret, at de har flere end det i bilag II nævnte antal fejl og mangler med relation til MARPOL, AFS-konventionen, BWM-konventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen, Nairobi-konventionen og Hongkongkonventionen, og mindst én af disse fejl eller mangler er årsag til tilbageholdelse, skal anses for at frembyde en højere risiko.

II. Inspektion af skibe

1. Periodiske inspektioner

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

Medlemsstaterne udfører periodisk inspektion om bord på:

- alle skibe med en højriskoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller ankerplads i Unionen eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste seks måneder. Højriskoskibe kan underkastes inspektion fra den 5. måned
- alle skibe med en standardrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller ankerplads i Unionen eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 12 måneder. Standardrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 10. måned
- alle skibe med en lavrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller på ankerplads i Unionen eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 36 måneder. Lavrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 24. måned.

2. Yderligere inspektioner

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

2a. Faktorer, der medfører topprioritering

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

- skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet eller trukket tilbage fra deres klasse siden den seneste inspektion i Unionen eller i Paris MOU-regionen
- skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse
- skibe, som ikke kan identificeres i inspektionsdatabasen
- skibe, der:
 - har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding på vej til havnen
 - er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand eller
 - har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og procedurer ikke er blevet fulgt, eller
 - tidligere har været omfattet af forbud (næste inspektion efter ophævelse af adgangsforbuddet) eller
 - har været involveret i en alvorlig hændelse, navnlig større brande om bord, maskinhavari og dødsulykker.

2.B. Uventede faktorer

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

- skibe med certifikater udstedt af en forhenværende anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt siden den seneste inspektion i Unionen eller i Paris MOU-regionen
- skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder eller instanser har indberettet åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på miljøet, jf. dette direktivs artikel 23, og som kan omfatte oplysninger fra skibstrafiktjenester om skibes navigation
- skibe, der ikke opfylder de relevante krav om anmeldelse, der er omhandlet i direktiv (EU) 2019/883
- skibe, om hvilke der er foretaget indberetning eller indgivet klage, herunder en klage på land, fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en berettiget interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssig forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser indberetningen eller klagen for åbenbart ubegrundet
- skibe, om hvilke der er indberettet en udestående ISM-fejl eller -mangel (tre måneder efter, at fejlen eller manglen er konstateret)
- skibe, som tidligere er blevet tilbageholdt for mere end tre måneder siden
- skibe, om hvilke der er indberettet problemer vedrørende deres last, navnlig skadeligt og farligt gods
- skibe, der har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet
- skibe, for hvilke oplysninger fra pålidelig kilde har vist, at deres risikoparametre adskiller sig fra de registrerede parametre, og at risikoniveauet derfor er højere
- skibe, for hvilke en handlingsplan med henblik på at udbedre fejlene og manglerne som omhandlet i artikel 19, stk. 2a, er blevet vedtaget, men hvor planens gennemførelse ikke er blevet kontrolleret af en skibsinspektør.

3. Udvalgelsesordning

3A. Prioritet I-skibe inspiceres således:

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

- skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne seks måneder
- passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 12 måneder.

b) Der udføres en indledende eller en mere detaljeret inspektion, hvis det er relevant, af:

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

c) I tilfælde af en topprioriteringsfaktor:

- udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter inspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil og eventuelle andre passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
- udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
- udføres der en udvidet inspektion af alle skibe ved den første inspektion, efter et adgangsforbud er ophævet.

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

a) Der udføres en udvidet inspektion af:

- skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne fem måneder
- passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med en standardrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 10 måneder, eller
- passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med lav risikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 24 måneder.

b) Der udføres en indledende eller en mere detaljeret inspektion, hvis det er relevant, af:

- andre skibe end passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med en standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 10 måneder, eller
- andre skibe end passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med lav risikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 24 måneder.

c) I tilfælde af en uventet faktor:

- udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter inspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil eller eventuelle andre passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
- udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, olie-, gas-, NLS- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle.

UDFORMNING AF SKIBETS RISIKOPROFIL

(jf. artikel 10, stk. 2)

					Profil				
					Højrisikoskibe (HRS)		Standardrisikoskibe (SRS)	Lavrisikoskibe (LRS)	
Generiske parametre					Kriterier	Pointvægt	Kriterier	Kriterier	
1	Skibstype				Kemikalie-, gas- og olietankskibe Bulkskib Passagerskib NLS	1	Hverken højrisiko- eller lavrisikoskib	Alle typer	
2	Skibets alder				Alle typer > 12 år	1		Alle aldre	
3a	Flag	Lav præstation				2		Høj præstation	
3b		Alle IMO-/ILO-instrumenterne i artikel 2 er ratificeret				–		–	Ja
3c		(udgår)				(udgår)			
4a	Anerkendte organisationer	Præstationer	H	–	–	1		Høj	
			M	–	–			–	
			L	Lav				–	
			ML	Meget lav				–	
4b	EU-anerkendt				–	–		Ja	
5	Rederi	Præstationer	H	–	–	2		Høj	
			M	–	–			–	
			L	Lav				–	
			ML	Meget lav				–	
Historiske parametre									
6	Antal fejl og mangler registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder		Fejl og mangler	> 6 i én af inspektionerne	–			≤ 5 i hver enkelt inspektion (og mindst én inspektion udført i de seneste 36 måneder)	

7	Antal tilbageholdelser inden for de seneste 36 måneder	Tilbageholdelser	≥ 2 tilbageholdelser	1	Ingen tilbageholdelse
Miljøparametre					
8	(udgår)	(udgår)	(udgår)	(udgår)	
9	Antal fejl og mangler med relation til MARPOL, AFS-konventionen, BWM-konventionen, CLC 92, bunkeroliekonventionen, Nairobi konventionen og Hongkongkonventionen registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler	> 3 i én af inspektionerne, hvor én af dem er årsag til tilbageholdelse	1	

HRS er skibe, der opfylder kriterier til en samlet værdi af 5 pointvægte eller mere. LRS er skibe, der opfylder alle kriterier i forbindelse med lavrisikoparametrene.

SRS er skibe, der hverken er HRS eller LRS.

"Bilag IV**LISTE OVER CERTIFIKATER OG DOKUMENTER****(jf. artikel 13, stk. 1)**

Del A – liste over certifikater og dokumenter, der som minimum bør kontrolleres under den i afsnit 2.2.3 omtalte inspektion i det omfang, det er relevant.

1. Internationalt målebrev
2. Rapporter om tidligere havnestatskontrolinspektioner
3. Sikkerhedscertifikat for passagerskibe (SOLAS 74, regel I/12)
4. Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 74, regel I/12)
5. Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 74, regel I/12)
6. Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 74, regel I/12)
7. Sikkerhedscertifikat for lastskibe (SOLAS 74, regel I/12)
8. Undtagelsescertifikat (SOLAS 74, regel I/12)
9. Dokument vedrørende skibets minimumsbemanding (SOLAS 74, regel V/14.2)
10. Internationalt lastelinjecertifikat (1966) (LLC 66/88, artikel 16, stk. 1)
11. Internationalt undtagelses-lastelinjecertifikat (LLC 66/88, artikel 16, stk. 2)
12. Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening (MARPOL, bilag I, regel 7.1)
13. Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af giftige flydende stoffer i bulk (NLS) (MARPOL, bilag II, regel 9.1)
14. Internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand (ISPPC) (MARPOL, bilag IV, regel 5.1, MEPC.1/Circ.408)
15. Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening (IAPPC) (MARPOL, bilag VI, regel 6.1)
16. Internationalt energieffektivitetscertifikat (MARPOL, bilag VI, regel 6)
17. Internationalt certifikat om håndtering af ballastvand (IBWMC) (BWMC, artikel 9, stk. 1, litra a), og regel E-2)
18. Internationalt antifoulingsystemcertifikat (IAFS-certifikat) (AFS 2001, bilag 4, regel 2)
19. AFS-erklæring (AFS 2001, bilag 4, regel 5)
20. Internationalt skibssikringscertifikat (ISSC) eller et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISPS-kodens del A/19 og tillæg)
21. Beviser for skibsførere, officerer og menige, som er udstedt i overensstemmelse med STCW-konventionen (STCW, artikel VI, regel I/2 og STCW-kodens afdeling A-I/2)
22. Kopi af overensstemmelsesdokument eller kopi af foreløbigt overensstemmelsesdokument, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (DoC) ISM-kode (SOLAS-regel IX/4.2, ISM-kodens afsnit 13 og 14)

23. Certifikat for sikker skibsdrift eller foreløbigt certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (DoC) ISM-kode (SOLAS 74, regel IX/4.3, ISM-kodens afsnit 13 og 14)
24. Internationalt egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk eller egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk, alt efter hvilket der er relevant (IGC-kodens regel 1.5.4 eller GC-kodens regel 1.6)
25. Internationalt egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk, alt efter hvilket der er relevant (IBC-kodens regel 1.45.4 og BCH-kodens regel 1.6.3) 26 INF-egnethedscertifikat (international kode for sikker transport af pakket bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere i skibe) (SOLAS-regel VII/16 og INF-kodens regel 1.3)
26. INF-egnethedscertifikat (international kode for sikker transport af pakket bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere i skibe) (SOLAS-regel VII/16 og INF-kodens regel 1.3)
27. Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det privatretlige ansvar for olieforureningsskade (CLC 69/92, artikel VII.2)
28. Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det civilretlige ansvar for forurening forårsaget af bunkerolie (BUNKERS 2001, artikel 7.2)
29. Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det civilretlige ansvar for fjernelse af vrage (fjernelse af vrage, artikel 12)
30. Sikkerhedscertifikat for højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer (SOLAS 74, regel X/3.2 og HSC-kode 94/00, regel 1.8.1 og 1.9)
31. Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods (SOLAS 74, regel II-2/19.4)
32. Dokument, der attesterer tilladelse til transport af korn, og manual til kornlæsning (SOLAS 74, regel VI/9) (internationale kode for sikker transport af korn i bulk, afdeling 3)
33. System til bedømmelse af fartøjets tilstand (CAS), overensstemmelseserklæring, CAS slutrapport og gennemgangsrapport (MARPOL, bilag I, regel 20 og 21) resolution MEPC.94(46), som ændret ved resolution MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), resolution MEPC.155(55) og MEPC.236(65)
34. Løbende skibshistorik (SOLAS 74, regel XI-1/5)
35. Oliejournal, del I og II (MARPOL, bilag I, regel 17 og 36)
36. Lastjournal (MARPOL, bilag II, regel 15)
37. Affaldsjournal, del I og II (MARPOL, bilag V, regel 10.3) (MARPOL, bilag V, regel 10)
38. Plan for behandling af affald (MARPOL, bilag V, regel 10, resolution MEPC.220(63))
39. Logbog og registrering af niveau og start/sluk-status for marine dieselmotorer (MARPOL, bilag VI, regel 13.5.3)
40. Logbog for skift af brændselsolie (MARPOL, bilag VI, regel 14.6)
41. Journal over ozonnedbrydende stoffer (MARPOL, bilag VI, regel 12.6)
42. Ballastvandjournal (BWRB) (BWRB, artikel 9, stk. 1, litra b), og regel B-2)
43. Fast anbragte installationer for slukning med luftarter – undtagelsescertifikat for lastrum og enhver liste over laster (SOLAS 74, regel II-2/10.7.1.4)

44. Manifest eller stuveplan for farligt gods (SOLAS 74, regel VII/4 og VII/7-2, MARPOL, bilag III, regel 54)
45. For olietankeres vedkommende, journal over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad (oliejournal) (MARPOL, bilag I, regel 31.2)
46. Samarbejdsplan for eftersøgning og redning for så vidt angår passagerskibe i rutefart (SOLAS, 74, regel V/7.3)
47. For passagerskibe: Liste over operationelle begrænsninger (SOLAS 74, regel V/30.2)
48. Søkort og søfartspublikationer (SOLAS 74, regel V/19.2.1.4 og V/27)
49. Register over hviletider og tabel over arbejdsordninger om bord (STCW-kodens sektion A-VIII/1.5 og 1.7, ILO-konvention nr.180, artikel 5.7 og artikel 8.1 og MLC, 2006-standard A.2.3.10 og A.2.3.12)
50. Bevis på ubemandet maskinrum (UMS) (SOLAS 74, regel II-I/46.3)
51. Certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav
52. Certifikat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer
53. Et certifikat for fortegnelsen over farlige materialer eller en overensstemmelseserklæring i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 og
54. Overensstemmelsesdokument udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

"BILAG VI

PROCEDURER FOR KONTROL MED SKIBE

(jf. artikel 15, stk. 1)

Bilag I til Paris-MOU: procedurer for havnestatskontrol ("Port State Control Procedures" (PSCPs)) og alle gældende tekniske instruktioner og cirkulærer udstedt af Paris MOU i den ajourførte udgave:

PSCC – Tekniske instruktioner

- PSCC41-2008-07 Kodeksen for god praksis
- PSCC53-2020-08 Definitioner og forkortelser

Paris MOU generelt

- PSCC54-2021-03 Type af inspektion
- PSCC56/2023/06 Tilbageholdelse og foranstaltninger
- PSCC56/2023/04 Modelformularer
- PSCC52-2019-05 Driftskontrol
- PSS43-2010-11 Flagstatsundtagelser
- PSCC51/2018/13 Driftsafbrydelse
- PSCC49-2016-11 Strømafbrydelsestest
- PSCC53-2020-06 Adgangsforbud
- PSCC50-2017-12 Konstruktion bulkskibe, olietankskibe
- PSCC43-2010-06 Tørdokning
- PSCC53-2020-11 Tilladelse til enkelt rejse til et reparationsværft i forbindelse med fejl og mangler som følge af "utilsigtet skade"

SOLAS-konventionen

- PSCC56/2023/05 ISM-koden
- PSCC54-2021-02 ISPS-koden
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (sort boks)
- PSCC43-2010-09 Materialesikkerhedsdatablade
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Udløsningsmekanisme for redningsbåde, som udløses ved belastning
- PSCC45-2012-10 Skadesstabilitet på tankskibe
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Tykkelsesmålinger ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Tykkelsesmålinger
- PSCC51-2018-11 Polarkoden
- PSCC55-2022-02 IGF-koden

MARPOL-konventionen

- PSCC46-2013-18 MARPOL, bilag I OWS
- PSCC43-2010-39 MARPOL, bilag II Stripping
- PSCC47-2014-08 MARPOL, bilag III IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL, bilag IV slam
- PSCC52-2019-07 MARPOL, bilag V Affald
- PSCC56/2023/07 MARPOL, bilag VI Luftforurening
- PSCC43-2010-38 Skylning med rå olie
- PSCC44-2011-20 MARPOL-undersøgelse

International lastelinjekonvention

- PSCC54-2021-06 International lastelinjekonvention

AFS-konventionen

- PSCC47-2014-13 Antifoulingsystemer

Bunkeroliekonventionen

- PSCC56/2023/02 Konventioner om finansielle forpligtelser

Certificering af søfarende og mandskab

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

Ballastvandkonventionen

- PSCC51-2018-09 Ballastvandkonventionen

ILO-konventioner

- PSCC52-2019-10 Konventionen af 2006 om søfarendes arbejdsforhold (MLC)
- PSCC53-2020-14 Arbejds- og hviletider og egnethed til tjeneste"

"BILAG VIII**BESTEMMELSER VEDRØRENDE ADGANGSFORBUD TIL HAVNE OG ANKERPLADSER I
UNIONEN**

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

- 2) Hvis betingelserne i artikel 16, stk. 1, er overholdt, underretter myndigheden i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, skriftligt skibsføreren om, at der vil blive udstedt adgangsforbud, som træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen. Adgangsforbuddet træder i kraft, når skibet har forladt havnen, efter at de fejl og mangler, som førte til tilbageholdelsen, er afhjulpet.
- 3) Den kompetente myndighed sender en genpart af adgangsforbuddet til flagstatens administration, den pågældende anerkendte organisation, de øvrige medlemsstater og de andre stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. Den kompetente myndighed ajourfører også omgående inspektionsdatabasen med oplysninger om adgangsforbuddet.
- 4) For at få adgangsforbuddet ophævet skal rederen eller operatøren rette en formel anmodning til myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Denne anmodning skal ledsages af et dokument, som udstedes af flagstatens administration, efter at en af flagstatsadministrationen behørigt bemyndiget synsansvarlig har aflagt besøg om bord og konstateret, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med gældende bestemmelser i konventionerne. Flagstatsadministrationen giver den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord. Dokumentet kan have form af en officiel erklæring, som skal udstedes af flagstatsadministrationen og ikke af en anerkendt organisation.
- 5) Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, når det er relevant, ledsages af et dokument udstedt af det klassifikationsselskab, hvor skibet er klassificeret, efter at en synsansvarlig fra klassifikationsselskabet har aflagt besøg om bord, hvori det anføres, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet. Klassifikationsselskabet forelægger den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.
- 6) Adgangsforbuddet kan først løftes, når den i dette direktivs artikel 16 omtalte periode er afsluttet, og rederen skal sende en formel anmodning til havnestatsmyndigheden i den medlemsstat, som har udstedt forbuddet, samt tilvejebringe de i afsnit 3 og 4 påkrævede dokumenter.

- 7) En sådan anmodning og de påkrævede dokumenter skal indsendes til den stat, der har udstedt forbuddet, senest én måned forud for forbuddets udløb. Hvis denne frist ikke overholdes, kan der opstå en forsinkelse på op til én måned, efter at den stat, der har udstedt forbuddet, har modtaget anmodningen.
- 8) Der vil i informationssystemet blive tilføjet en "topprioriteringsfaktor" for skibet, og det vil blive registreret, at skibet skal underkastes "udvidet inspektion" næste gang det anløber en havn i regionen.
- 9) Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de øvrige medlemsstater, de øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. Den kompetente myndighed ajourfører også omgående inspektionsdatabasen med oplysninger om ophævelsen af adgangsforbuddet.
- 10) Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til havne og ankerpladser i Unionen, stilles til rådighed i inspektionsdatabasen og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 26 og i bilag XIII."

"BILAG XII**INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER**

(jf. artikel 24, stk. 1)

- 1) Inspektionsdatabase skal som minimum have følgende funktioner:
 - indeholde inspektionsdata fra medlemsstater og alle stater, der har undertegnet Paris MOU
 - levere data om skibets risikoprofil og om skibe, der står for at skulle inspiceres
 - beregne den enkelte medlemsstats inspektionsforpligtelser
 - generere de lister over flagstater med høj præstation samt med standardpræstation og med lav præstation, der er omhandlet i artikel 16, stk. 1
 - generere data om rederiernes præstationer
 - identificere de elementer i risikoområderne, der skal kontrolleres ved den enkelte inspektion.
- 2) Inspektionsdatabase skal være udformet, så den kan tilpasse sig den fremtidige udvikling og samkøres med andre EU-databaser vedrørende sikkerhed til søs, herunder SafeSeaNet, der leverer data om skibes reelle anløb i medlemsstaternes havne, og, hvor det er hensigtsmæssigt, med relevante nationale informationssystemer.
- 3) Inspektionsdatabase skal forbindes med informationssystemet Equasis ved hjælp af et dybt hyperlink. Medlemsstaterne tilskynder til, at de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis, konsulteres af inspektørerne."