



Bryssel den 28 november 2023
(OR. en)

15957/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0165(COD)**

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

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	15164/23
Komm. dok. nr:	10126/23 + ADD 1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll – <i>Allmän riktlinje</i>

I. INLEDNING

1. Den 1 juni 2023 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till Europaparlamentet och rådet.
2. Förslaget gäller en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll¹.

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

3. Direktiv 2009/16/EG reglerar hamnstatskontrollinspektioner på EU-nivå. Hamnstatskontroll är ett system för inspektion av utländska fartyg i hamnar i andra stater än flaggstaten av tjänstemän inom hamnstatskontrollen för att kontrollera att befälhavarens, befälens och besättningens behörighet ombord samt fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner och tillämplig EU-lagstiftning i Europeiska unionen. Hamnstatskontrollen är därför viktig för att säkerställa sjösäkerheten och för att skydda den marina miljön.
4. Översynen av direktivet har följande specifika mål:
- Att uppdatera och anpassa EU:s lagstiftning till internationella regler och förfaranden som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), Internationella arbetsorganisationen (ILO) eller samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (*Paris MoU*).
 - Att skydda fiskefartyg, deras besättning och miljön. Större fiskefartyg med en längd över 24 meter omfattas inte av hamnstatskontrollen. Ett frivilligt kontrollsystem för denna typ av fartyg bör öka efterlevnaden av internationella säkerhets- och miljöskyddsnormer för dessa fartyg.
 - Att säkerställa att digitala lösningar används i högre grad. I synnerhet uppmuntras införande och användning av elektroniska föreskrivna certifikat genom att användningen av dem kopplas till den fartygsriskprofil som används för att rikta in sig på och välja ut fartyg för inspektion.
 - Att sörja för en effektiv och harmoniserad strategi för att genomföra hamnstatskontrollinspektioner. Detta innebär bättre inriktning på fartyg för inspektion genom omstrukturering av föråldrade aspekter av fartygsriskprofilen och tillägg av nya komponenter till den.
5. Kommissionen antog förslaget inom ramen för sitt program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet), som en omedelbar uppföljning av en kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet¹, som genomfördes 2018.

¹ Dok. 9128/18 + ADD 1

6. Förslaget bygger på resultaten av en konsekvensbedömning¹, som byggde på en extern stödstudie. Konsekvensbedömningen lades fram och granskades grundligt vid ett arbetsgruppsmöte och gav inte upphov till några större betänkligheter bland delegationerna.

II. BEHANDLING AV ÖVRIGA INSTITUTIONER

7. Den 13 juli 2023 utsåg Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) Vera Tax (S&D, Nederländerna) till föredragande. Tax lade fram sitt förslag till betänkande den 19 september, och en omröstning i TRAN-utskottet om detta förslag planeras för närvarande till den 7 december.
8. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget den 20 september 2023². Den 23 juni 2023 beslutade Europeiska regionkommittén att inte avge något yttrande.

III. LÄGESRAPPORT FRÅN RÅDET

9. Arbetsgruppen för sjöfart har diskuterat förslaget vid flera möten med början i oktober 2023. Samtliga delegationer har uttryckt sitt allmänna stöd för målen i kommissionens förslag, att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.
10. Vid mötet den 22 november bekräftade Coreper sitt stöd för den senaste kompromissen och rekommenderade rådet att nå en allmän riktlinje vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 4 december 2023.
11. Ett antal ändringar har införts i kommissionens förslag. Många av dessa ändringar syftar till att säkerställa tydlighet och samstämmighet med internationella regler och förfaranden, särskilt dem som ingår i Paris MOU. Det finns också andra innehållsmässiga ändringar som bör noteras, enligt vad som anges nedan.

¹ Dok. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² Dok. 13381/23

12. För det första har medlemsstaterna ifrågasatt kommissionens förslag om att inkludera två nya kriterier i metoden för beräkning av fartygs riskprofil (som är ett verktyg för att leda hamnstatskontrollinspektionerna till fartygen med störst sannolikhet för brister). Det första av dessa kriterier avser fartygets koldioxidintensitetsindikator. Medlemsstaterna har påpekat att denna indikator inte bara beror på fartygets tekniska skick, utan även på driftsparametrar (t.ex. fartygets hastighet) och yttre omständigheter (handelsmönster, väderförhållanden, tid som tillbringats i hamn osv.), vilket innebär att det inte nödvändigtvis är en indikator på dåliga prestanda eller bristande efterlevnad och därför inte bör beaktas vid beräkningen av fartygets riskprofil.
13. Det andra kriteriet avser tillgången till elektroniska certifikat. Medlemsstaterna har understrukt att detta är en administrativ faktor som ligger utanför fartygets kontroll, eftersom beslutet att använda e-certifikat (eller inte) fattas av flaggstaten. Elektroniska certifikat är därför inte en indikator på fartygets skick eller dess uppfyllelse av kraven i de obligatoriska IMO- och EU-instrumenten och bör inte heller beaktas vid beräkningen av fartygets riskprofil.
14. För det andra har kommissionen i artikel 3 föreslagit att det införs ett frivilligt kontrollsystem för större fiskefartyg med en längd över 24 meter, som hittills varit undantagna från direktivets tillämpningsområde. Medlemsstaterna har samtyckt till detta tillvägagångssätt, eftersom det skulle kunna öka dessa fartygs efterlevnad. Eftersom detta är ett frivilligt system anser medlemsstaterna dock att formerna för ett sådant specifikt system för hamnstatskontroll av fiskefartyg inte bör fastställas i genomförandeakter, utan snarare genom riktlinjer som antas av kommissionen i samarbete med Paris MOU.
15. För det tredje har flera ändringar gjorts för att ge hamnstatskontrollmyndigheterna större flexibilitet. I artikel 14.4 har kommissionen föreslagit att utökade inspektioner bör utföras av minst två hamnstatskontrolltjänstemän. Antalet inspektörer som krävs beror dock på flera faktorer, och i många situationer skulle det vara onödigt och betungande att mobilisera mer än en inspektör. Medlemsstaterna anser att hamnstatskontrollmyndigheterna bör behålla flexibiliteten att organisera sitt arbete i detta avseende. På liknande sätt anses kravet att en inspektionsrapport alltid ska valideras av en hamnstatskontrolltjänsteman som inte ingått i den grupp som utfört inspektionen vara för stelbent. Artikel 24.3 har ändrats för att möjliggöra större flexibilitet.

16. För att undvika att en oproportionerlig administrativ börda åläggs kustlösa medlemsstater som inte har kusthamnar och som kan intyga att mindre än 5 % av det totala antalet enskilda fartyg som varje år under de tre föregående åren anläpt deras flodhamnar omfattas av detta direktiv får dessa medlemsstater avvika från bestämmelserna i direktivet (artikel 2 och skäl 20b). Detta skulle innebära att dessa medlemsstater så länge som dessa villkor är uppfyllda inte skulle vara skyldiga att införliva direktivet.
17. Slutligen skulle den tidsfrist för införlivande som kommissionen föreslår (ett år efter det att ändringsdirektivet trätt i kraft) förlängas till 4 år.
18. I detta skede av förfarandet vidhåller kommissionen en förfarandemässig reservation mot alla ändringar av förslaget.

IV. SLUTSATSER

19. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet att nå en allmän riktlinje om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, på grundval av den kompromiss som återges i bilagan till denna rapport.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁶,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG⁷ fastställs regler för systemet för hamnstatskontrollinspektioner, varigenom stödberättigade fartyg som anlöper unionshamnar inspekteras för att kontrollera om besättningens behörighet ombord och fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner om säkerheten för människoliv till sjöss, om skydd av den marina miljön och om arbets- och levnadsvillkor på fartyg, oavsett flagg.

⁵ EUT C , , s. .

⁶ EUT C , , s. .

⁷ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (2) Direktiv 2009/16/EG grundar sig på den befintliga frivilliga överenskommelsen i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (*Paris MOU*) och begreppen delad inspektionsbörda, riskbaserad målinriktade val av fartyg för inspektioner, harmoniserade inspektioner och utbyte av inspektionsresultat.
- (3) Sedan direktiv 2009/16/EG trädde i kraft har det skett förändringar i det internationella regelverket (särskilt i Paris MOU och Internationella sjöfartsorganisationen) och den tekniska utvecklingen. Dessa ändringar och erfarenheter från genomförandet av direktiv 2009/16/EG bör beaktas.
- (4) Ett antal internationella konventioner har trätt i kraft och ratificerats av medlemsstaterna sedan 2011. Dessa är den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment och konventionen om borttagande av vrak. De bör därför tas med i förteckningen över de konventioner som omfattas av direktiv 2009/16/EG så att de kan verkställas som en del av systemet för hamnstatskontroll.
- (5) För att möjliggöra ett uppdaterat och harmoniserat system för hamnstatskontroll är det nödvändigt att ha ett snabbare sätt att uppdatera förteckningen över internationella konventioner som verkställs genom hamnstatskontroll utan att hela direktivet behöver ändras. När en internationell konvention väl har trätt i kraft – vilket innebär att den har nått en överenskommen ratificeringsnivå – och efter att den antagits av medlemmarna i Paris MOU som ett relevant instrument bör därför förteckningen över konventioner i direktivet uppdateras av kommissionen.
- (6) På grund av deras ringa storlek är de flesta fiskefartyg i EU verksamma på territorialvatten och kan inte inspekteras i utländska hamnar. Detta innebär i allmänhet att endast större fiskefartyg med en längd på 24 meter och däröver, och längd här uppfattat enligt definitionen i Kapstadenavtalet från 2012 (som också är de fiskefartyg som mest omfattas av internationella konventioner), sannolikt kommer att fiska i internationella vatten och anlöpa andra hamnar än de i det land där de är registrerade och därför omfattas av hamnstatskontrollen. Eftersom de flesta av de internationella konventioner som är tillämpliga på större fiskefartyg skiljer sig från dem som för närvarande tillämpas genom hamnstatskontroll och för att undvika oönskade spridningseffekter till det nuvarande hamnstatskontrollsystemet föreslås ett parallellt system för hamnstatskontroll för fiskefartyg.

- (7) På grund av fiskemönstren besöks emellertid inte alla EU-medlemsstater av dessa större fiskefartyg. Därför föreslås ett frivilligt system för de medlemsstater som vill genomföra dessa inspektioner och som är parallellt med och skilt från det nuvarande systemet för hamnstatskontroll för att möjliggöra flexibilitet i hur standarder utvecklas vid hamnstatskontroll. Detta system för hamnstatskontroll av fiskefartyg med en längd på 24 meter och däröver kan därför utvecklas organiskt av medlemsstaterna, Paris MOU och kommissionen, utan att de inkorporeras i det nuvarande Paris MOU-avtalet. En separat modul för den befintliga inspektionsdatabasen bör utarbetas i detta syfte.
- (8) Mekanismen för rättvis fördelning innebär en fördelning av inspektionsbördan mellan medlemsstaterna i Paris MOU. Varje medlemsstat tilldelas ett visst antal inspektioner – dess inspektionsåtagande eller ”skäliga andel” – som ska utföras varje år. Lämplighet för inspektion avgörs i första hand av den fartygsriskprofil som definierar intervallen mellan inspektionerna och deras omfattning. Prioritet II-fartyg får inspekteras medan fartyg av prioritet I måste inspekteras.
- (9) Medlemsstaterna får underlåta att genomföra ett visst antal ”prioriterade” inspektioner och ändå uppfylla sina inspektionsåtaganden. För vissa medlemsstater kan dock antalet fartygsanrop som faktiskt förekommer under ett visst år antingen överstiga eller understiga det tilldelade inspektionsuppdraget. En alternativ metod för att uppfylla kravet på skälig andel för dessa (överbelastade eller underbelastade) medlemsstater konstaterades vara oflexibel och därför är det nödvändigt att anpassa de berörda bestämmelserna till de reviderade bestämmelserna i Paris MOU.
- (10) Medlemsstaterna får också skjuta upp inspektioner av fartyg under vissa omständigheter, förutsatt att fartyget inspekteras i nästa anlöpshamn eller inom 15 dagar och att denna möjlighet ändras så att alla medlemsstater kan utnyttja den. Vissa kategorier av fartyg som anses utgöra en högre risk och därför kan komma i fråga för en utökad inspektion måste anmäla sin beräknade ankomsttid till hamn 72 timmar innan de ankommer. Efter ett antal år drogs dock slutsatsen att denna skyldighet var alltför betungande för verksamhetsutövarna och inte tillför något mervärde, eftersom de nationella myndigheterna redan har den information som krävs mer lättillgänglig i Thetis databas. På grundval av detta avskaffade Paris MOU denna anmälningsskyldighet före ankomst och därför bör direktiv 2009/16/EG anpassas i enlighet med detta.

- (10a) Under normala omständigheter är inspektioner av prioritet II-fartyg inte obligatoriska även om Prioritet II-fartyg får inspekteras. För medlemsstater som inte kommer att få tillräckligt många fartygsanrop som kan bli föremål för inspektioner för att deras årliga inspektionsåtagande ska uppfyllas måste dock dessa prioritet II-fartyg inspekteras för att deras årliga inspektionsåtagande ska uppnås. Eftersom dessa inspektioner i praktiken blir obligatoriska för dessa stater kan det behövas större flexibilitet vid inspektioner av prioritet II-fartyg, särskilt för dessa stater. Uppskjutande och motivering görs därför tillgängligt för tidigare nämnda stater. Medlemsstaterna och kommissionen bör göra sitt yttersta för att inom ramen för Paris MOU föreslå nödvändiga åtgärder och ändringar för att klargöra och uppfylla detta mål, utan att det påverkar vidtagandet av tekniska åtgärder för att anpassa den befintliga inspektionsdatabasen med avseende på uppskjutande.
- (11) Under det senaste årtiondet och trots att antalet fartyg som anlöper EU:s hamnar har ökat, inklusive närsjöfartstransporter av gods mellan de största hamnarna i EU:s medlemsstater och hamnar i det geografiska Europa eller i icke-europeiska länder i Medelhavet och Svarta havet, har säkerhetsprofilen för fartyg som anlöper [...] EU:s hamnar förbättrats. Hamnstatskontrollinspektioner används i allt högre grad för att genomdriva miljölagstiftningen, t.ex. när det gäller svavelutsläpp eller säker och miljömässig skrotning av fartyg. Den riskprofil för fartyg som utarbetades före 2009 hade dock olika prioriteringar och är inte helt anpassad för att fokusera inspektionsinsatserna på fartyg med minst miljöprestanda.
- (12) På grundval av detta bör fartygens riskprofil uppdateras så att den återspeglar miljöproblemen genom att man fäster större vikt vid miljöprestanda.
- (12a) En ny metod antogs genom Paris MOU 2019, genom vilken förteckningar för höga, medelhöga och låga prestanda, som ett alternativ till den vita, grå och svarta listan över flaggstater. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt den genomförandeförordning som avses i artikel 10 om fartygsriskprofil, där kategoriseringen av flaggstater fastställs. Denna metod bör genomföras i detta direktiv för att det ska säkerställas att direktivet är rättvist, särskilt när det gäller behandlingen av flaggstater med små flottor.

- (12b) Eftersom hamnstatskontrolltjänstemännen behöver tid för att förbereda och genomföra inspektioner är det viktigt att säkerställa att det finns tillräckligt med tid. Detta är särskilt relevant vid utökade inspektioner och även vid inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik där fartygets drift kan tas under övervägande.
- (13) Digitaliseringen är en viktig del av den tekniska utvecklingen när det gäller datainsamling och dataöverföring och syftar till att bidra till kostnadsbesparingar och effektiv användning av mänskliga resurser. Antalet fartyg som för närvarande medför elektroniska certifikat ökar och förväntas fortsätta att öka. Därför bör hamnstatskontrollens effektivitet förbättras genom ökad användning av elektroniska certifikat för att möjliggöra mer fartygsfokuserade och bättre förberedda inspektioner.
- (14) Hamnstatskontrollen har blivit alltmer komplicerad eftersom nya inspektionskrav läggs till, antingen genom EU-lagstiftning eller via Internationella sjöfartsorganisationen. Det finns därför ett behov av att säkerställa kompetenshöjning och omskolning av hamnstatskontrolltjänstemännen och kontinuerligt utveckla deras utbildning.
- (15) (utgår)
- (16) För att möjliggöra en uppdaterad tillämpning av bestämmelserna i detta direktiv så att medlemsstaterna kan fullgöra sina skyldigheter enligt internationell rätt i enlighet med direktivet bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av konventionerna inom tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG och ändring av förteckningen över förfaranden och riktlinjer för hamnstatskontroll som antagits av Paris MOU. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016⁸. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter ska Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ska systematiskt ges tillträde till möten i de av kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter.

⁸ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (17) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna i direktiv 2009/16/EG om förteckningen över konventioner som omfattas av dess tillämpningsområde och kraven på elektroniska certifikat, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁹.
- (18) (utgår)
- (19) Mot bakgrund av den fullständiga övervakningscykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns besök i medlemsstaterna för att övervaka genomförandet av direktiv 2009/16/EG bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 2009/16/EG senast [tio år efter dess tillämpningsdatum enligt artikel XX] och rapportera till Europaparlamentet och rådet om detta. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av sjöfartens internationella karaktär, utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta nödvändiga 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.
- (20a) Om en inspektion inte genomförs på grund av extraordinära och oförutsedda omständigheter, såsom naturkatastrofer, pandemier eller hot mot folkhälsan, terroristattacker eller arbetsmarknadskonflikter, bör den inte räknas som en utebliven inspektion. Dessa omständigheter bör vederbörligen motiveras och rapporteras till kommissionen.

⁹ 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).

(20b) För att kustlösa medlemsstater inte ska åläggas en oproportionerlig administrativ börda bör sådana medlemsstater genom en de minimis-regel få avvika från bestämmelserna i detta direktiv, vilket innebär att sådana medlemsstater, så länge som de uppfyller vissa kriterier, inte har någon skyldighet att införliva detta direktiv.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/16/EG

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

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska de följande leden läggas till:

”l) Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

m) Den internationella Nairobikonventionen om borttagande av vrak (*Nairobikonventionen*).

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

aa) I punkt 1 ska led c ersättas med följande:

”c) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna (*Marpol 73/78*).”.

ab) I punkt 1 ska led d ersättas med följande:

”d) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (*STCW 78/95*), med ändringar.”.

b) Punkt 3 ska utgå.

bb) Led 8 ska ersättas med följande:

”8. *inspektör*: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är godkänd av en medlemsstats behöriga myndighet för att utföra hamnstatskontrollinspektioner och som är ansvarig inför den behöriga myndigheten.”.

bc) Följande led ska läggas till:

”8a. *inspektion*: en övergripande kontroll av fartygets skick, dess utrustning och dess besättning på grundval av tillämpliga konventioner och utförd av en inspektör. Inspektionen är inte en besiktning för utfärdande, erkännande eller förnyelse av föreskrivna certifikat och inspektionsrapporten till befälhavaren är inte ett certifikat.”.

bd) Led 11 ska ersättas med följande:

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

be) Led 12 ska ersättas med följande:

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

bf) Led 13 ska ersättas med följande:

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

bg) Led 19 ska ersättas med följande:

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

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

-a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”Vid inspektion av ett fartyg vars flaggstat inte är part i en konvention med en klausul om ’icke-förmånsbehandling’ ska medlemsstaterna säkerställa att detta fartyg och dess besättning inte behandlas fördelaktigare än ett fartyg vars flaggstat är part i den konventionen. Ett sådant fartyg ska underkastas en mer ingående inspektion i enlighet med de förfaranden som upprättats inom ramen för Paris MOU.”.

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Fiskefartyg med en längd under 24 meter, örlogsfartyg, räddningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt och fritidsbåtar som inte används i handelssjöfart ska inte omfattas av detta direktiv. I detta direktiv ska ett fiskefartygs längd definieras i enlighet med Kapstadenavtalet från 2012.”.

b) Följande punkt ska läggas till:

”4a. Medlemsstaterna får utföra hamnstatskontrollinspektioner av fiskefartyg med en längd på 24 meter och däröver. Kommissionen får, i samarbete med Paris MOU, anta riktlinjer för att fastställa villkoren för ett sådant parallellt och separat särskilt system för hamnstatskontroll för dessa fiskefartyg.”.

3. I artikel 5 ska följande punkt införas:

”2a. Inspektioner av fartyg som genomförs av medlemsstater som överskridit sitt årliga inspektionsåtagande med 20 % ska inte beaktas vid beräkningen av det årliga inspektionsåtagandet för medlemsstater som är parter i Paris MOU.”.

4. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten

En medlemsstat som underlåter att utföra de inspektioner som krävs enligt artikel 5.2 a uppfyller icke desto mindre sitt åtagande i enlighet med den bestämmelsen om sådana uteblivna inspektioner inte överstiger 10 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser, oavsett deras riskprofil.

Utan hinder av procenttalen för uteblivna inspektioner som det hänvisas till i första stycket ska medlemsstaterna prioritera inspektionen av de fartyg som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i unionen.

Utan hinder av procenttalen för uteblivna inspektioner som det hänvisas till i första stycket för fartyg av prioritet I som anlöper ankarplatser ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg med hög riskprofil som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i unionen.”.

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

-a) Rubriken och punkt 1 ska ersättas med följande:

”Villkor som medger en balanserad fördelning av inspektioner inom unionen

1. En medlemsstat, i vilken det totala antalet besök av fartyg av prioritet I överstiger den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b, ska anses fullgöra sin plikt om antalet inspektioner som utförs av den medlemsstaten minst motsvarar en sådan inspektionsandel och om den medlemsstaten inte underlåter att inspektera mer än 40 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser.”.

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

6. I artikel 8 ska punkterna 1, 2 och 3 ersättas med följande, och två nya punkter läggs till:

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

a) Om inspektionen kan utföras vid ett senare besök av fartyget i samma medlemsstat, förutsatt att fartyget under mellantiden inte anlöper någon annan hamn i unionen eller i Paris MOU-regionen, med undantag för samtliga hamnar i fartygets flaggstat, och uppskjutandet inte varar längre än 15 dagar från och med den faktiska avgångstiden.

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

- c) Om inspektionen av ett fartyg, inbegripet ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, får genomföras i samma anlöpshamn inom 15 dagar från och med den faktiska avgångstiden.
- 2. Om en inspektion av operativa skäl inte genomförs av ett fartyg av prioritet I eller prioritet II ska det inte räknas som en utebliven inspektion, förutsatt att skälet till att inspektionen uteblev registreras i inspektionsdatabasen och någon av följande exceptionella omständigheter föreligger:
 - a) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön.
 - b) Fartygsanlöpet äger rum endast under natten, i enlighet med artikel 2.9. I detta fall ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyg som regelbundet anlöper nattetid kan bli inspekterade på lämpligt sätt.
 - c) Anlöpstiden är för kort för att inspektionen ska kunna genomföras på ett tillfredsställande sätt.
- 3. Om inspektion av ett fartyg vid ankarplats inte utförs, ska detta inte räknas som en utebliven inspektion i följande fall:
 - a) När fartyget inspekteras i en annan hamn eller vid en annan ankarplats i gemenskapen eller i Paris MOU-regionen i enlighet med bilaga I inom 15 dagar.
 - b) När fartygsbesöket äger rum enbart nattetid eller besöket är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt, förutsatt att skälet till den uteblivna inspektionen registreras i inspektionsdatabasen.
 - c) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön, förutsatt att skälet till den uteblivna inspektionen registreras i inspektionsdatabasen.

4. Om en inspektion inte genomförs på grund av extraordinära och oförutsedda omständigheter ska den inte räknas som en utebliven inspektion och skälet till att inspektionen uteblivit ska registreras i inspektionsdatabasen. Dessa omständigheter ska vederbörligen motiveras och rapporteras till kommissionen.
5. Inspektioner som skjutits upp i enlighet med punkterna 1, 2, 3 eller 4 och som registrerats i inspektionsdatabasen ska inte beaktas vid bedömningen av medlemsstatens efterlevnad av det inspektionsåtagande som avses i artiklarna 6 och 7.”.

7. (utgår)

8. Artikel 9 ska utgå.

9. I artikel 10 ska punkt 2 ersättas med följande:

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

a) Generiska parametrar

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

b) Historiska parametrar

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

c) Miljöparametrar

Miljöparametrarna ska grunda sig på antalet brister som rör Marpol, den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, bunkerkonventionen, Nairobikonventionen och Hongkongkonventionen i enlighet med bilaga I del I.3 och bilaga II, och huruvida dessa brister utgör grund för kvarhållande.”.

9a. I artikel 10 ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. Genomförandebefogenheter ska tilldelas kommissionen för att genomföra en metodik för bedömning av generiska riskparametrar, framför allt vad avser de flaggstatskriterier och kriterier för företags prestationsnivå som antogs genom Paris MOU 2019 och upprättandet av förteckningar för höga, medelhöga och låga prestanda. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.3.”.

9b. I artikel 13 ska punkt 1 c ersättas med följande:

”c) förvissas sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, däribland i maskinutrymme och i bostäder.”.

9c. I artikel 13 ska punkt 2 utgå.

10. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

- Fartyg med hög riskprofil.
- Passagerarfartyg, olje-, gas-, kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är över 12 år.
- Fartyg med hög riskprofil eller passagerarfartyg, olje-, gas-, kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är över 12 år då faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer föreligger.
- Fartyg som ska inspekteras efter ett tillträdesförbud som utfärdats i enlighet med artiklarna 16 och 21.4.”.

ab) Punkt 3 ska utgå.

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. En utökad inspektion ska i möjligaste mån utföras av minst två hamnstatskontrolltjänstemän. Den utökade inspektionens omfattning, inklusive de riskområden som ska ingå, anges i bilaga VII. Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter anta detaljerade åtgärder för att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av bilaga VII. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.”.

11. Artikel 14a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Artiklarna 11 a och 14 ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som inspekterats i enlighet med denna artikel.”.

b) En ny punkt ska läggas till:

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

12. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

- ”1. En medlemsstat ska förbjuda tillträde till sina hamnar och ankarplatser för varje fartyg som
- är flaggat i en stat på förteckningen över stater med låga prestanda, som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU, eller
 - är flaggat i en stat på förteckningen över stater med höga eller medelhöga prestanda, som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU.

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

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

aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

- ”3. Om fartyget därefter hålls kvar i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU ska fartyget vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen. Detta tredje tillträdesförbud får hävas 24 månader efter det att förbudet utfärdats, men endast om
- a) fartyget är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens inte omfattas av vare sig den förteckning över stater med låga prestanda eller den förteckning över stater med medelhöga prestanda som avses i punkt 1,
 - a) fartygets föreskrivna certifikat och klassificeringscertifikat utfärdas av en eller flera organisationer som är erkända enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009¹⁰,
 - b) fartyget förvaltas av ett företag med hög prestationsnivå i enlighet med bilaga I del I.1, och
 - c) villkoren som räknas upp i punkterna 3–6 i bilaga VIII är uppfyllda.

Ett fartyg som efter 24 månader efter det att tillträdesförbudet utfärdades inte uppfyller kriterierna i denna punkt, ska permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen.”.

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

- ”4. Varje därpå följande kvarhållande i en hamn eller vid en ankarplats inom unionen av ett fartyg som för flagg från en stat som finns med på förteckningen över stater med medelhöga eller låga prestanda enligt vad som offentliggörs i årsrapporten från Paris MOU efter det tredje tillträdesförbudet ska leda till att fartyget permanent nekas tillträde till en hamn och ankarplats inom unionen.”.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11).

d) Följande punkter ska införas:

- ”4a. Ett fartyg som för flagg från en stat som finns med på förteckningen över högpresterande stater och som kvarhålls i en hamn eller vid en ankarplats i unionen vid tidpunkten för dess första inspektion i unionen efter ett tredje eller därpå följande tillträdesförbud, ska
- a) vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen, om dess föreskrivna certifikat eller klassificeringscertifikat utfärdas av en organisation eller organisationer som erkänts enligt förordning (EG) nr 391/2009,
 - b) permanent vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen, om fartygets föreskrivna certifikat eller klassificeringscertifikat inte utfärdas av en eller flera organisationer som är erkända enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009.
- 4b. Perioder av tillträdesförbud på grund av flera kvarhållanden kommer att förlängas med 12 månader när en åtgärd för tillträdesförbud i enlighet med artikel 21.4 är tillämplig.”.

12a. I artikel 17 ska första stycket ändras på följande sätt:

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

12b. I artikel 20 ska punkt 1 ersättas med följande:

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

13. Artikel 21 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att de fartyg som avses i punkt 1 och de kvarhållna fartyg som avses i artikel 19 vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i unionen om fartyget fortsätter sin resa

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

b) utan att uppfylla tillämpliga konventionskrav genom att inte anlöpa det anvisade reparationsvarvet.

Tillträdesförbudet ska upphävas efter en tolv månaders period och när de villkor som anges i punkterna 3–6 i bilaga VIII har uppfyllts. Tillträdesförbudet ska börja gälla samma dag som det utfärdas.”.

b) Andra stycket i punkt 5 ska ersättas med följande:

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

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

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”Med avvikelse från bestämmelserna i punkt 4 får tillträde till en anvisad hamn eller ankarplats tillåtas av berörd myndighet i hamnstaten om force majeure eller bjudande säkerhetsskäl föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister i enlighet med artikel 21.1, förutsatt att fartygets ägare, den driftsansvarige eller befälhavaren har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten för att säkerställa ett säkert anlöp.”.

14. I artikel 22 ska punkt 7 ersättas med följande:

”7. Kommissionen får i samarbete med medlemsstaterna och baserat på den sakkunskap och de erfarenheter som vunnits på medlemsstatsnivå i unionen och inom ramen för Paris MOU utarbeta vägledning och rekommendationer för att förbättra utbildningsprogrammet för Paris MOU.

I samarbete med medlemsstaterna och Paris MOU ska kommissionen kontinuerligt identifiera och tillhandahålla nya utbildningsbehov som bidrag till ändring av kursplanerna, läroplanerna och innehållet i yrkesutvecklings- och utbildningsprogrammet för inspektörer inom ramen för Paris MOU, särskilt när det gäller ny teknik och de ytterligare skyldigheter som följer av de relevanta elementen.”.

15. Artikel 24 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

Medlemsstaterna ska inom 72 timmar säkerställa att de uppgifter som överförts till inspektionsdatabasen blir godkända för offentliggörande. Inspektionsrapporten ska innan den överförs till databasen valideras av en hamnstatskontrollinspektör som inte ingick i den grupp som utförde inspektionen.”.

16. Följande artikel ska införas:

”Artikel 24a

Elektroniska certifikat

1. Kommissionen ska i nära samarbete med medlemsstaterna anta genomförandeakter för att fastställa funktionella och tekniska specifikationer för ett harmoniserat rapporteringsgränssnitt och ett valideringsverktyg för elektroniska versioner av föreskrivna certifikat. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.
2. De medlemsstater som i sin funktion som flaggstat väljer att använda det harmoniserade rapporteringsgränssnittet och valideringsverktyget för elektroniska versioner av föreskrivna certifikat får göra detta för att underlätta övergången till elektroniska certifikat.
3. (utgår)
4. (utgår)”.

17. Artikel 25 ska ersättas med följande:

”Artikel 25

Informationsutbyte och samarbete

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

- a) Information om fartyg som inte har meddelat någon information i enlighet med kraven i detta direktiv, direktiv 2002/59/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883¹¹ samt, i förekommande fall, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.
- b) Information om fartyg som har gått till sjöss utan att ha följt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883.
- c) Information om fartyg som har vägrats anlöpa eller avvisats från hamn av skyddsskäl.
- d) Information om uppenbara avvikelser i enlighet med artikel 23.”.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg EUT L 151, 7.6.2019, s. 116).”.

18. Artikel 30 ska ersättas med följande:

”Artikel 30

Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer

Kommissionen ska samla in den information som behövs och göra besök i medlemsstaterna för att säkerställa att direktivet genomförs på ett effektivt sätt och för att i enlighet med artikel 2 b i förordning (EG) nr 1406/2002 övervaka hur unionens system för hamnstatskontroll fungerar som helhet.

Varje medlemsstat får utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsstyrningssystem för de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet.

Kvalitetsstyrningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder.”.

19. Artikel 30a ska ersättas med följande:

”Artikel 30a

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 30b för att ändra artikel 2.1 för att ändra förteckningen över konventioner som anges i artikel 2.1 som om sådana konventioner har antagits som ett relevant instrument i Paris MOU och för att ändra bilaga VI i syfte att lägga till och/eller uppdatera förteckningen över förfaranden, beslut och riktlinjer för hamnstatskontroll som antagits av Paris MOU.”.

20. (utgår)

21. Artikel 33 ska ersättas med följande:

”Artikel 33

Genomförandebestämmelser

När de genomförandebestämmelser som avses i artiklarna 10.3, 14.4, 15.3, 18a.7, 23.5 och 27 fastställs i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 31.2 ska kommissionen särskilt vinnlägga sig om att säkerställa att dessa bestämmelser tar hänsyn till den sakkunskap och de erfarenheter som erhållits genom inspektionssystemet i unionen och bygger på sakkunskapen från Paris MOU.”.

22. Artikel 35 ska ersättas med följande:

”Artikel 35

Översyn av genomförandet

Kommissionen ska senast den [*Publikationsbyrån: infoga datum: tio år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv.”.

23. Bilaga I ska ändras på det sätt som anges i bilaga I till detta direktiv.

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

25. Bilaga III ska utgå.

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

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

28. Bilaga VIII ska ersättas med texten i bilaga V till detta direktiv.
- 28a. Bilaga XII ska ersättas med texten i bilaga VI till detta direktiv.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [*Publikationsbyrå: infoga datum: fyra år efter den dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft*] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.
3. Medlemsstaterna får avvika från införlivandet av detta direktiv om de inte har kusthamnar och kan intyga att mindre än 5 % av det totala antalet enskilda fartyg som varje år under de tre föregående åren anlöpt deras flodhamnar omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv är riktat till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

I. Fartygens riskprofil

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

1. Generiska parametrar

a) Fartygstyp

Passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg, tankfartyg för skadliga flytande ämnen (*NLS-tankfartyg*) och bulkfartyg ska anses utgöra en högre risk.

b) Fartygets ålder

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

c) Flaggsstatens prestationsnivå

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

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

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

d) Erkända organisationer

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

- ii) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är hög i fråga om kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en lägre risk.
 - iii) Fartyg certifierade av organisationer erkända i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009 ska anses utgöra en lägre risk.
- e) Företagets prestationsnivå
- i) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är låg eller mycket låg enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en högre risk.
 - ii) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är hög enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en lägre risk.

2. Historiska parametrar

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

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

- Hög risk.
- Normal risk.
- Låg risk.

Vid bedömningen ska större vikt läggas vid fartygstyp, flaggstatens och företagets prestationsnivå och erkända organisationer.

3. Miljöparametrar

Fartyg som vid inspektion(er) under den period som avses i bilaga II har uppvisat ett högre antal brister relaterade till Marpol, den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, bunkerkonventionen, Nairobikonventionen och Hongkongkonventionen än det som anges i bilaga II ska anses utgöra en högre risk.

II. Inspektion av fartyg

1. Periodiska inspektioner

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

Medlemsstaterna ska göra periodisk inspektion på följande fartyg:

- Högriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen under de senaste sex månaderna. Högriskfartyg kan inspekteras från och med den femte månaden.
- Normalriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen under de senaste 12 månaderna. Normalriskfartyg kan inspekteras från och med den tionde månaden.
- Lågriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen under de senaste 36 månaderna. Lågriskfartyg kan inspekteras från och med den 24:e månaden.

2. Tilläggsinspektioner

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

2A. Faktorer av högsta prioritet

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

- Fartyg som av säkerhetsskäl har avstängts eller dragits tillbaka från sin klass efter den senaste inspektionen i gemenskapen eller Paris MOU-regionen.
- Fartyg som har rapporterats eller anmälts av en annan medlemsstat.
- Fartyg som inte kan identifieras i inspektionsdatabasen.
- Fartyg som
 - har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på väg till hamnen,
 - anklagas för att ha brutit mot bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten, eller
 - har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt i strid med IMO:s trafikregleringsåtgärder och praxis och rutiner för säkert framförande av fartyg, eller
 - tidigare har omfattats av förbud (nästa inspektion efter hävande av tillträdesförbudet), eller
 - har varit inblandade i en allvarlig incident, särskilt en större brand ombord, motorhaveri och dödsolyckor.

2.B. Oförutsedda faktorer

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

- Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats efter fartygets senaste inspektion i gemenskapen eller i Paris MOU regionen.
- Fartyg som har rapporterats av lots eller hamnmyndighet eller -organ med anledning av uppenbara avvikelser som kan inverka menligt på fartygets säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 23 i detta direktiv och som kan ha gett upphov till information från sjötrafikinformationstjänsten om framförandet av fartyget.
- Fartyg som inte har uppfyllt de relevanta anmälningsskrav som avses i direktiv (EU) 2019/883.
- Fartyg som har varit föremål för en rapport eller ett klagomål, inklusive klagomål i land, från befälhavaren, en besättningsmedlem eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet uppenbart saknar grund.
- Fartyg som har rapporterats ha en kvarstående ISM-brist (tre månader efter det att bristen konstaterats).
- Fartyg som tidigare hållits kvar för mer än tre månader sedan.
- Fartyg som har rapporterats ha problem med lasten, särskilt om lasten är giftig eller farlig.
- Fartyg som har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljö.
- Fartyg som enligt uppgifter från en tillförlitlig källa har riskparametrar som skiljer sig från dem som registrerats och vars risknivå därför har höjts.
- Fartyg för vilka en handlingsplan för att åtgärda brister som avses i artikel 19.2a har överenskommits, men beträffande vilket genomförandet av den planen inte har kontrollerats av en inspektör.

3. Urvalsordning

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

- a) En utökad inspektion ska göras av
 - varje fartyg med hög riskprofil som inte inspekterats under de senaste sex månaderna,
 - varje passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS-tankfartyg eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 12 månaderna.
- b) En inledande eller en mer ingående inspektion, beroende på vad som är lämpligt, ska göras av
 - varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg och som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 12 månaderna.
- c) Om det rör sig om en faktor av högsta prioritet ska följande inspektioner göras:
 - En mer ingående eller utökad inspektion, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska göras av varje fartyg med hög riskprofil och varje passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg och bulkfartyg som är äldre än 12 år.
 - En mer ingående inspektion ska göras av varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg och som är äldre än 12 år.
 - En utökad inspektion ska göras av varje fartyg vid den första inspektionen efter hävandet av ett tillträdesförbud.

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

- a) En utökad inspektion ska göras av

- varje fartyg med hög riskprofil som inte inspekterats under de senaste fem månaderna,
 - varje passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS-tankfartyg eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 10 månaderna,
 - varje passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS-tankfartyg eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.
- b) En inledande eller en mer ingående inspektion, beroende på vad som är lämpligt, ska göras av
- varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg och som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 10 månaderna, och
 - varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg och som är äldre än 12 år, har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.
- c) Om det rör sig om en oförutsedd faktor gäller följande:
- En mer ingående eller utökad inspektion, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska göras av varje fartyg med hög riskprofil och varje passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg och bulkfartyg som är äldre än 12 år.
 - En mer ingående inspektion ska göras av varje fartyg som inte är ett passagerarfartyg, olje-, gas-, NLS- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg och som är äldre än 12 år.

FASTSTÄLLANDE AV FARTYGENS RISKPROFIL

(enligt artikel 10.2)

				Profil			
				Högriskfartyg		Normalriskfartyg	Lågriskfartyg
Generiska parametrar				Kriterier	Viktningspoäng	Kriterier	Kriterier
1	Fartygstyp			Kemikalietankfartyg, gastankfartyg Oljetankfartyg, bulkfartyg, passagerarfartyg NLS	1	Varken högrisk- eller lågriskfartyg	Alla typer
2	Fartygets ålder			All typer > 12 år	1		Alla åldrar
3a	Flaggstat	Låga prestanda			2		Höga prestanda
3b		Alla IMO/ILO-instrument som förtecknas i artikel 2 och som ratificerats		–	–		Ja
3c		(utgår)		(utgår)			
4a	Erkänd organisation	Prestanda	H	–	–		Höga
			M	–	–		–
			L	Låga	1		–
			VL	Mycket låga			–
4b	EU-erkänd		–	–	Ja		
5	Företag	Prestanda	H	–	–		Höga
			M	–	–		–
			L	Låga	2	–	
			VL	Mycket låga		–	
Historiska parametrar							
6	Antal brister noterade som registrerats vid varje inspektion under de föregående 36 månaderna		Brister	>6 vid en av inspektionerna	–	≤ 5 vid varje enskild inspektion (och minst en inspektion som utförts under de föregående 36 månaderna)	

7	Antal kvarhållanden under de föregående 36 månaderna	Kvarhållanden	≥ 2 kvarhållanden	1	Inget kvarhållande
Miljöparametrar					
8	(utgåå)	(utgåå)	(utgåå)	(utgåå)	
9	Antal brister i samband med Marpol, den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, bunkerkonventionen, Nairobi konventionen och Hongkongkonventionen som registrerats vid varje inspektion under de föregående 36 månaderna	Brister	>3 vid en av inspektionerna, varvid en av dem utgör grund för kvarhållande	1	

Högriskfartyg är fartyg som uppfyller kriterier med ett totalt värde på 5 eller fler viktningpunkter. Lågriskfartyg är fartyg som uppfyller samtliga kriterier för lågriskparametrar.

Normalriskfartyg är fartyg som varken är högrisk- eller lågriskfartyg.

”Bilaga IV**FÖRTECKNING ÖVER CERTIFIKAT OCH DOKUMENT****(enligt artikel 13.1)**

Del A Förteckning över intyg och dokument som minst ska kontrolleras under den inspektion som avses i punkt 2.2.3 (i tillämpliga fall):

1. Internationellt mätbrev.
2. Rapporter från tidigare hamnstatskontrollinspektioner.
3. Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) 1974, regel I/12).
4. Konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel I/12).
5. Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel I/12).
6. Radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel I/12).
7. Säkerhetscertifikat för lastfartyg (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel I/12).
8. Intyg om befrielse (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel I/12).
9. Beslut om säkerhetsbesättning (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel V/14.2).
10. Internationellt fribordscertifikat (1966) (LLC 66/88, artikel 16.1).
11. Internationellt undantagscertifikat för fribord (LLC 66/88, artikel 16.2).
12. Internationellt oljeskyddscertifikat (Marpol, bilaga I regel 7.1).
13. Internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (Skadliga flytande ämnen) (Marpol, bilaga II, regel 9.1).
14. Internationellt intyg om förebyggande av föroreningar från avloppsvatten (ISPPC) (Marpol, bilaga IV, regel 5.1, kommittén för skydd av den marina miljön 1/cirkulär 408).
15. Internationellt intyg om förebyggande av luftföroreningar (IAPPC) (Marpol, bilaga VI, regel 6.1).
16. Internationellt energieffektivitetscertifikat (Marpol, bilaga VI regel 6).
17. Internationellt certifikat om hantering av barlastvatten (IBWMC) (BWMC artikel 9.1 a och regel E-2).
18. Internationellt certifikat för påväxthindrande system (IAFS-certifikat) (AFS 2001 bilaga 4 regel 2).
19. Förklaring om AFS (AFS 2001 bilaga 4 regel 5).
20. Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (ISSC) eller interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat (ISPS-koden del A/19 och tillägg).
21. Certifikat för befälhavare, befäl eller behörigheter som utfärdats i överensstämmelse med den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW artikel VI, regel I/2 och STCW-koden avsnitt A-I/2).
22. En kopia av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation eller en kopia av det interimistiska dokument om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med den internationella förvaltningskoden för säker drift av fartyg och för föroreningsförebyggande, ISM-koden (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss regel IX/4.2, ISM-koden, punkterna 13 och 14).

23. Certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en ett interimistiskt dokument om godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SMC) (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel IX/4.3, ISM-koden, punkterna 13 och 14).
24. Internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av flytande gaser i bulk eller certifikat för gastankfartyg, beroende på vilket som är lämpligt (den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk regel 1.5.4 eller gasbulk-koden regel 1.6).
25. internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av farliga kemikalier i bulk eller certifikat om lämplighet för last med farliga kemikalier i tank, beroende på vilket som är lämpligt (den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk regel 1.45.4 eller gasbulk-koden regel 1.6.3).
26. INF-föroreningsscertifikat (internationell kod för säker fartygstransport av bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt radioaktivt avfall i förpackad form) (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss regel VII/16 och INF-koden regel 1.3).
27. Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (CLC 69/92 artikel VII.2).
28. Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (Bunkerkonventionen 2001 artikel 7.2).
29. Certifikat för försäkring (eller annan ekonomisk säkerhet) för ansvarsskyldigheten vid bortskaffande av vrak (artikel 12 om bortskaffande av vrak).
30. Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg och trafikstillstånd för höghastighetsfartyg (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel X/3.2 och HSC-koden 94/00, reglerna 1.8.1 och 1.9).
31. Dokument om överensstämmelse avseende särskilda krav för fartyg som transporterar farligt gods (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel II-2/19.4).
32. Dokument om tillstånd för transport av spannmål och handbok för lastning av spannmål (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel VI/9, International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (Internationella spannmålskoden), avsnitt 3).
33. System för bedömning av fartygets skick (CAS), försäkras om överensstämmelse, CAS slutrapport och granskningsprotokoll (Marpol bilaga I, reglerna 20 och 21, resolution MEPC.94(46), ändrad genom resolutionerna MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) och MEPC.236(65)).
34. Fortlöpande fartygshistorik (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel XI-1/5).
35. Oljedagbok, delarna I och II (Marpol, bilaga I, reglerna 17 och 36).
36. Lastdagbok (Marpol, bilaga II, regel 15).
37. Avfallsdagbok, delarna I och II (Marpol, bilaga V, regel 10.3) (Marpol, bilaga V, regel 10).
38. Avfallshanteringsplan (Marpol, bilaga V, regel 10, resolution MEPC.220(63)).
39. Loggbok och registreringar av nivå och på/av-status för marina dieselmotorer (Marpol, bilaga VI, regel 13.5.3).
40. Loggbok för byte av eldningsolja (Marpol, bilaga VI, regel 14.6).
41. Dagbok för ozonnedbrytande ämnen (Marpol, bilaga VI, regel 12.6).
42. Loggbok för barlastvatten (BWRB) (BWMC artikel 9.1 b och regel B-2).
43. Fasta brandsläckningssystem med gas – intyg om undantag lastutrymmen och eventuella förteckningar över laster (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel II-2/10.7.1.4).

44. Manifest eller utförlig lastplan för farligt gods (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, reglerna VII/4 och VII/7-2, Marpol, bilaga III, regel 54).
45. För oljetankfartyg: protokoll över övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp för senaste ballastresan (Marpol, bilaga I, regel 31.2).
46. Samarbetsplan vad gäller räddningstjänster för passagerarfartyg som går i reguljärtrafik (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel V/7.3).
47. För passagerarfartyg: förteckning över driftsbegränsningar (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel V/30.2).
48. Sjökort och sjöpublikationer (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, reglerna V/19.2.1.4 och V/27).
49. Register över vilotimmar och tabell över fartygsarbetsarrangemang (STCW-kodavsnitten A-VIII/1.5 och 1.7, ILO-konvention nr 180 artikel 5.7, artikel 8.1 och MLC, 2006 års standard A.2.3.10 och A.2.3.12).
50. Bevis på obebakade maskineriutrymmen (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, regel II-I/46.3).
51. Certifikat som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om försäkring av fartygsägare mot sjörättsligt skadeståndsansvar.
52. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.
53. Certifikat avseende förteckningen över farliga material, eller ett giltigt intyg om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013.
54. Dokument om överensstämmelse utfärdat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

”BILAGA VI

FÖRFARANDEN FÖR KONTROLL AV FARTYG

(enligt artikel 15.1)

Bilaga I: ”Förfaranden för hamnstatskontroll” enligt samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU) och alla tekniska instruktioner och cirkulär som utfärdats av Paris MOU och som är i kraft i sin uppdaterade version:

PSCC Tekniska instruktioner

- PSCC41-2008-07 Uppförandekod
- PSCC53-2020-08 Definitioner och förkortningar

Samförståndsavtal om hamnstatskontroll

- PSCC54-2021-03 Typ av inspektion
- PSCC56-2023-06 Kvarhållande och vidtagna åtgärder
- PSCC56-2023-04 Modellformulär
- PSCC52-2019-05 Driftskontroll
- PSS43-2010-11 Flaggstatsundantag
- PSCC51-2018-13 Stoppa en åtgärd
- PSCC49-2016-11 Black-out-test
- PSCC53-2020-06 Tillträdesförbud (förbud)
- PSCC50-2017-12 Konstruktion bulkfartyg/oljetankfartyg
- PSCC43-2010-06 Torrdockning
- PSCC53-2020-11 Tillåta en enda resa till ett reparationsvarv för brister avseende ”skada genom olyckshändelse”

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

- PSCC56-2023-05 ISM-koden
- PSCC54-2021-02 ISPS-koden
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 Färdskrivare
- PSCC43-2010-09 Materialsäkerhetsdatablad
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Utlösningmekanismer för livbåt som utlöser vid belastning
- PSCC45-2012-10 Skadestabilitet på tankfartyg
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Tjockleksmätningar ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Tjockleksmätning
- PSCC51-2018-11 Polarkoden
- PSCC55-2022-02 IGF-koden

Marpol-konventionen

- PSCC46-2013-18 Marpol bilaga I OWS
- PSCC43-2010-39 Marpol bilaga II Avdragning
- PSCC47-2014-08 Marpol bilaga III IMDG
- PSCC55-2022-07 Marpol bilaga IV Avlopp
- PSCC52-2019-07 Marpol Bilaga V Avfall
- PSCC56/2023/07 Marpol Bilaga VI Luftföroreningar
- PSCC43-2010-38 Rengöring med råolja
- PSCC44-2011-20 Marpol-undersökning

Internationella lastlinjekonventionen

- PSCC54-2021-06 Internationella lastlinjekonventionen

AFS-konventionen

- PSCC47-2014-13 Påväxthindrande system

Bunkerkonventionen

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

Certifiering av sjöfolk och bemanning

- PSCC56/2023/08 Certifiering av sjöfolk och bemanning (STCW, MLC och SOLAS)

Konventionen om hantering av ballastvatten

- PSCC51-2018-09 Konventionen om hantering av ballastvatten

ILO:s konventioner

- PSCC52-2019-10 2006 års konvention om arbete till sjöss (MLC)
- PSCC53-2020-14 Arbets- eller vilotid och tjänstgöringsförmåga”

”BILAGA VIII

FÖRBUD MOT TILLTRÄDE TILL HAMNAR OCH ANKARPLATSER I UNIONEN

(som det hänvisas till i artiklarna 16 och 21.4)

- (2) Om villkoren i artikel 16.1 är uppfyllda ska den behöriga myndigheten i den hamn där fartyget kvarhålls för tredje gången skriftligen informera fartygets befälhavare om att ett tillträdesförbud kommer att utfärdas som blir tillämpligt omedelbart efter det att fartyget har lämnat hamnen. Tillträdesförbudet ska bli tillämpligt så snart fartyget har lämnat hamnen efter det att de brister som föranledde kvarhållandet har avhjälpits.
- (3) Den behöriga myndigheten ska skicka en kopia av tillträdesförbudet till flaggstatens administration, den erkända organisationen, övriga medlemsstater och stater som har undertecknat samförståndsavtalet om hamnstatskontroll, kommissionen och sekretariatet för Paris MOU. Den behöriga myndigheten ska utan dröjsmål föra in uppgifter om tillträdesförbudet i inspektionsdatabasen.
- (4) För att få ett tillträdesförbud upphävt ska ägaren eller den driftsansvariga rikta en formell begäran till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet. Till denna begäran ska fogas en handling från flaggstatens administration, utfärdad efter det att en av administrationen bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, om att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i konventionerna. Administrationen ska styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts. Handlingen kan utformas som ett officiellt uttalande, som ska utfärdas av flaggstatens myndigheter och inte av en erkänd organisation.
- (5) I tillämpliga fall ska till begäran dessutom fogas en handling från det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget, utfärdad efter det att en av flaggstaten bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets klassificeringsnormer. Klassificeringssällskapet ska styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts.
- (6) Tillträdesförbudet får inte upphävas förrän den period som avses i artikel 16 i detta direktiv har löpt ut och företaget måste rikta en formell begäran till hamnstatsmyndigheten i den medlemsstat som införde förbudet och tillhandahålla de handlingar som avses i punkterna 3 och 4

- (7) En sådan begäran, inklusive de handlingar som krävs, ska lämnas in till den förbjudande staten minst en månad före förbudsperiodens slut. Om denna tidsfrist inte respekteras kan en försening inträffa upp till en månad efter det att den förbjudande staten har mottagit begäran.
- (8) Informationssystemet kommer att lägga till en övergripande faktor till fartyget och fartyget kommer att anges ansvarigt för inspektionstypen ”utökade inspektion” vid nästa gång fartyget anlöper hamnen/ankrar i regionen.
- (9) Den behöriga myndigheten ska också skriftligen meddela flaggstatens administration, klassificeringssällskapet, övriga medlemsstater och stater som har undertecknat Paris MOU, kommissionen och sekretariatet för Paris MOU. Den behöriga myndigheten ska utan dröjsmål föra in uppgifter om att tillträdesförbudet har hävts i inspektionsdatabasen.
- (10) Uppgifter om fartyg som har vägrats tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen ska finnas tillgängliga i inspektionsdatabasen och offentliggöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 26 och bilaga XIII.”

”BILAGA XII

INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER

(som det hänvisas till i artikel 24.1)

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