



Bryssel den 28 november 2023
(OR. en)

15953/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0172(COD)**

**TRANS 532
MAR 156
OMI 83
IA 324
CODEC 2260**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	15161/23
Komm. dok. nr:	10103/23
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser – <i>Allmän riktlinje</i>

I. INLEDNING

1. Den 1 juni 2023 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till Europaparlamentet och rådet.
2. Förslaget avser en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser¹.

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 132.

3. Direktiv 2009/21/EG reglerar upprätthållandet av de regler som är tillämpliga på flaggstater på unionsnivå. Ansvar för att övervaka fartygens efterlevnad av vissa IMO-konventioner ligger hos den stat där fartyget är registrerat och vars nationalitet fartyget har, dvs. flaggstaten. Direktivet syftar till att säkerställa att medlemsstaterna har tillräckliga resurser för att korrekt, effektivt och konsekvent kunna fullgöra sina skyldigheter som flaggstater.
4. Översynen av direktivet har följande särskilda mål:
- Att uppdatera och anpassa direktivet till internationella regler för ökad konsekvens och förbättrad rättslig klarhet, särskilt när det gäller IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden).
 - Att säkerställa lämpliga inspektioner av flaggade fartyg och övervaka tillsynen av erkända organisationer som arbetar på flaggstatens vägnar. Detta innebär säkerställandet av mer harmoniserade inspektionsnivåer och konsekvent tillsyn av erkända organisationer som involverar alla medlemsstater i ett EU-omfattande tillsynssystem.
 - Att säkerställa en ökad användning av digitala lösningar. Att i synnerhet säkerställa rapportering, användning och utbyte av elektroniska certifikat som är driftskompatibla med Emsas databaser och övergång från tungrodda pappersbaserade certifieringssystem till effektivare system för både förvaltningar och fartyg.
 - Att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt när det gäller förståelse för samt rapportering och mätning av flaggstaternas flottors resultat och skyldigheter. Detta innebär ökat samarbete mellan relevanta nationella myndigheter i ett särskilt forum samt kapacitetssuppletering och utbildning av flaggstater. Dessutom är en uppdatering och modernisering av resultatmätningssystemet nödvändig för effektivare kontinuerlig förbättring.

5. Kommissionen antog förslaget inom ramen för sitt program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) och som en omedelbar uppföljning av en efterhandsutvärdering¹ och en kontroll av sjötransporternas ändamålsenlighet², som genomfördes 2018.
6. Förslaget grundar sig på resultatet av en konsekvensbedömning³, som byggde på en extern stödstudie. Konsekvensbedömningen lades fram och diskuterades ingående vid ett arbetsgruppsmöte, varvid delegationerna inte hade några större invändningar.

II. BEHANDLING AV ÖVRIGA INSTITUTIONER

7. Den 13 juli 2023 utnämnde Europaparlamentets utskott för transport och turism Vera Tax (S&D, Nederländerna) till föredragande i ärendet. Vera Tax lade fram sitt utkast till betänkande den 19 september 2023, och det är i nuläget tänkt att utskottet för transport och turism ska rösta om detta den 7 december 2023.
8. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget den 20 september 2023⁴, och Regionkommittén beslutade den 23 juni 2023 att inte avge något yttrande i ärendet.

III. LÄGESRAPPORT FRÅN RÅDET

9. Arbetsgruppen för sjöfart har diskuterat förslaget vid ett flertal tillfällen med början i september 2023. Samtliga delegationer har uttryckt sitt generella stöd för målen för kommissionens förslag, vilket är att förbättra sjösäkerheten och skydda den marina miljön.
10. Vid mötet den 22 november 2023 bekräftade Coreper sitt stöd till det senaste kompromissförslaget och rekommenderade rådet att enas om en allmän riktlinje vid transportrådets möte (transport, telekommunikation och energi) den 4 december 2023.

¹ Dok. 9131/18 + ADD 1.

² Dok. 9128/18 + ADD 1.

³ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

⁴ Dok. 13385/23.

11. Det har gjorts ett antal ändringar i kommissionens förslag. Många av dessa ändringar syftar till att säkerställa klarhet och samstämmighet med internationella regler och förfaranden, särskilt dem i III-koden. Man bör även notera andra substantiella ändringar, vilka anges nedan.
12. Medlemsstaterna ställer sig bakom målen för ett tillsynsprogram för att kontrollera att de fartyg som för deras flagg – och erkända organisationer som agerar på deras vägnar – uppfyller relevanta krav. Det fanns ett starkt stöd för ett riskbaserat förhållningssätt vid prioriteringen av flaggstatsbynspektioner, vilket möjliggör en effektivare användning av till buds stående resurser. Eventuella kriterier för ett sådant riskbaserat förhållningssätt infördes därför i artikel 4a, samtidigt som medlemsstaterna ges möjlighet att använda sig av sina egna förfaranden och instruktioner, så länge som dessa överensstämmer med bestämmelserna i III-koden.
13. Med beaktande av de stora skillnaderna i flottstorlek samt risken för ett införande av otillbörliga administrativa bördor motsatte sig medlemsstaterna kommissionens förslag att man skulle införa särskilda krav samt definiera vad som är att betrakta som lämpliga resurser för att de nationella förvaltningarna ska kunna fullgöra sina skyldigheter som flaggstater. Man ändrade därför lydelsen av artikel 4b, och medlemsstaterna kommer fortfarande att ha möjlighet att inrätta sina administrativa strukturer på det sätt som är bäst lämpat för deras särskilda omständigheter.
14. Kommissionens förslag att denna systematiskt skulle inbjudas till och involveras som observatör vid IMO-revisionerna fick inte stöd av medlemsstaterna, eftersom kommissionen (med bistånd av Emsa) redan har möjlighet att medverka vid dessa.
15. Medlemsstaterna var generellt positiva till digitalisering och införande av elektroniska verktyg, men var skeptiska till den av kommissionen föreslagna införandemodellen med avseende på kostnaderna för utvecklingen av nya databaser (för de medlemsstater som inte har några) men även kostnaderna för sammankoppling av befintliga databaser. Man ändrade därför lydelsen av artikel 6a för att ge kommissionen i uppdrag att inrätta en ny ”databas med fartygsinformation”, vilken även kan utfärda och verifiera elektroniska certifikat som medlemsstaterna kan använda. Med ett sådant förfarandesätt som är baserat på frivillighet kan medlemsstaterna fortsätta att använda sig av sina befintliga databaser.

16. Medlemsstaterna ställde sig inte bakom inrättandet av en högnivågrupp för flaggstatsfrågor med betydande uppgifter på området, och artikel 9a utgår därför. Kommissionen anmodas emellertid att undersöka möjligheterna att inrätta ett forum för medlemsstaternas experter för flaggstatsfrågor samt andra berörda aktörer, där de kan utbyta information och bästa praxis samt utarbeta vägledning i sådana frågor som förfaranden för fartygsinspektioner, utbildningsresurser för inspektörer, riskbaserade kriterier som kan användas för att effektivisera inspektionerna etc.
17. Medlemsstaterna var skeptiska till införandet av den redan obligatoriska III-koden i bilagan och föredrar en dynamisk hänvisning i texten till III-koden, så att man kan undvika eventuella framtida konflikter mellan EU-regler och internationella regler, som kan komma att ändras. Bilagan utgår därför.
18. För att undvika oproportionella administrativa bördor för kustlösa medlemsstater får medlemsstater vilka inte har några fartyg som för deras flagg och som faller inom direktivets tillämpningsområde göra undantag från direktivets bestämmelser (artikel 11.3 och skäl 20b). Detta innebär att de medlemsstaterna inte är skyldiga att införliva direktivet så länge som detta villkor förblir uppfyllt.
19. Till sist förlängs den av kommissionen föreslagna tidsfristen för införlivande (ett år efter ändringsdirektivets ikraftträdande) till fyra år.
20. I detta skede av förfarandet vidhåller kommissionen en förfarandemässig reservation mot samtliga ändringar i förslaget.

IV. SLUTSATS

21. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet att på grundval av det bifogade kompromissförslaget enas om en *allmän riktlinje* för förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,²

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

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

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (2) I enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (Unclos) och de konventioner för vilka Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är depositarie ska de stater som är parter i dessa instrument anta lagar och andra författningar samt vidta alla andra åtgärder som kan visa sig nödvändiga för att ge dessa instrument full verkan i syfte att skydda människoliv till havs och den marina miljön genom att säkerställa att de fartyg som är i trafik är lämpliga för den verksamhet som de är avsedda för.
- (3) För att säkerställa att IMO-konventionerna ges full effekt i unionen bör samtliga medlemsstater vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla konventionsförpliktelserna i fråga om fartyg under deras flagg. I detta syfte bör medlemsstaterna fullgöra sina skyldigheter som flaggstater på ett effektivt och konsekvent sätt i enlighet med IMO:s resolution A.1070(28) om IMO:s genomförandekod för instrument (III-koden), som antogs den 4 december 2013 och som innehåller de bindande bestämmelser som ska genomföras av flaggstaterna.
- (3a) Utan att det påverkar tillämpningen av IMO-konventionernas bestämmelser om force majeure bör medlemsstaterna i en krissituation som kan äventyra den fysiska integriteten hos personal som ansvarar för eller utför besiktningar, inspektioner, revisioner och kontroller kunna införa restriktioner för sådan verksamhet, samtidigt som fartygen får fortsätta att gå i trafik.
- (3b) Följande internationella instrument avser i sina senaste versioner tillämpningen av III-koden: den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974; den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg från 1973, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen; 1997 års protokoll om ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess ändrade lydelse genom 1978 års protokoll; den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning från 1978; den internationella lastlinjekonventionen från 1966 med tillhörande protokoll från 1988; den internationella konventionen om skeppsmätning från 1969 samt konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss från 1972.

- (3c) Flagstatsbesiktningsmän har av medlemsstaternas behöriga myndigheter bemyndigats att besiktiga och certifiera fartyg. Sådan personal får bistås av annan personal, t.ex. personal som inspekterar radioutrustning. Sådan personal bör emellertid inte inbegripa tekniker som underhåller livräddningsutrustning eller besiktningsmän som inte direkt deltar i besiktningen av handelsflottan.
- (3d) Enligt avsnitt 22 i III-koden ska flaggstaterna i syfte att säkerställa fullgörandet av sina internationella skyldigheter vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg som har rätt att föra deras flagg och enheter och personer under deras jurisdiktion följer internationella regler och normer. I avsnitt 22.2 hänvisas det i synnerhet till inspektioner för att kontrollera att fartygets och besättningens faktiska skick överensstämmer med de certifikat som finns ombord. Medlemsstaterna bör fastställa hur ofta sådana inspektioner ska genomföras antingen med användning av ett riskbaserat tillvägagångssätt eller med användning av sina egna förfaranden och instruktioner, inbegripet kvantitativa och kvalitativa kriterier. Syftet med de flaggstatsinspektioner som avses i detta direktiv bör vara att säkerställa överensstämmelse med III-koden och inte med sådan unionslagstiftning som har sin grund i IMO-konventioner.
- (4) Eftersom IMO-resolution A. 948(23) har återkallats genom IMO-resolution A. 1156(32) bör medlemsstaterna, i fråga om fartyg under deras flagg, tillämpa harmoniserade krav på flaggstatens certifiering och besiktning enligt de relevanta förfaranden och riktlinjer som återfinns i bilagan till IMO-resolution A. 1156(32) om riktlinjer för besiktning inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering. Bilagorna till riktlinjerna för besiktningen bör följas i den mån som flaggstatsbesiktningsmännen anser det nödvändigt.
- (5) På internationell nivå är det flaggstaten som har ansvaret för att utreda sjöolyckor, medan de grundläggande principerna på unionsnivå för utredning av sjöolyckor, såsom de medlemsstatliga utredningsorganens oberoende ställning, regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG¹. Det här direktivet bör inte påverka direktiv 2009/18/EG.
- (6) (utgår)

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114).

- (7) Medlemsstaternas förvaltningar bör kunna förlita sig på resurser som är tillräckliga för fullgörandet av deras flaggstatsförpliktelser i överensstämmelse med flottans storlek och typ och som grundar sig på relevanta IMO-krav. Minimikriterier och inspektionsmål kopplade till dessa resurser bör fastställas med utgångspunkt i medlemsstaternas praktiska erfarenheter, även med användning av icke-exklusiva inspektörer, i enlighet med IMO:s genomförandekod för instrument (A.1070(28)) (III-koden).
- (7a) Utan att det påverkar tillämpningen av relevant nationell lagstiftning får medlemsstaterna tillåta att flaggstatsbesiktningsmän och flaggstatsinspektörer som uteslutande arbetar för den behöriga myndigheten i en medlemsstat utför annat arbete, såsom vetenskaplig eller akademisk verksamhet, under förutsättning att detta inte ger upphov till intressekonflikter eller äventyrar deras oberoende ställning.
- (8) (utgår)
- (9) (utgår)
- (10) (utgår)
- (11) Inrättandet och utvecklingen av en databas med viktig information i elektroniskt format om fartyg som för en medlemsstats flagg och säkerställandet av möjligheten att utfärda elektroniska certifikat bör bidra till ett ökat informationsutbyte medlemsstaterna emellan. Utvecklingen av en gemensam och enhetlig databas för utfärdandet av elektroniska certifikat, inbegripet verktyg för kontroll av certifikatens giltighet, skulle underlätta och bidra till ett reellt genombrott för maritim digitalisering inom unionen. Det skulle stödja de berörda aktörernas operativa behov, särskilt för de medlemsstater som inte har kunnat utveckla egna system för elektroniska certifikat, samt bidra till en effektivare användning av de begränsade resurser som är tillgängliga.
- (12) För övervakningsändamål bör det främjas att viktig information, såsom uppgifter om fartyget, registrerad ägare samt uppgifter om fartygets certifikat, är tillgänglig för samtliga berörda myndigheter och kommissionen.

- (13) Medlemsstaterna bör fortsätta visa att de följer bestämmelserna i IMO:s bindande instrument, i enlighet med resolution A 1067(28) i dess uppdaterade version om rambestämmelser och förfaranden för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (*IMO Member State Audit Scheme*) som antogs av IMO-församlingen den 4 december 2013.
- (14) (utgår)
- (15) För att ytterligare förbättra kvaliteten på flaggade fartyg och säkerställa lika villkor mellan medlemsstaternas sjöfartsförvaltningar bör en kvalitetscertifiering av administrativa förfaranden, som ingår i kvalitetsledningssystemet i enlighet med ISO eller likvärdiga standarder, omfatta de operativa delar av sjöfartsförvaltningen som avser besiktning, inspektion, revision, kontroll och certifiering som faller inom medlemsstatens ansvarsområde i dess egenskap av flaggstat. Dessutom bör man klargöra all relevant verksamhet, inbegripet ansvarsområden, befogenheter, samarbete samt metoder för rapportering och kommunikation för all flaggstatspersonal som utför eller deltar i besiktningar eller inspektioner, samt annan personal som bistår vid genomförandet av inspektioner, som inte är exklusivt anställd av medlemsstatens behöriga myndighet och som kan bistå vid utförandet av andra inspektioner än föreskrivna besiktningar eller flaggstatsinspektioner. Kvalitetsledningssystemet bör säkerställa att de uppgifter som tilldelas erkända organisationer inom detta direktivs tillämpningsområde bör överensstämma med flaggstatens instruktioner, och kvalitetsledningssystemet bör inbegripa nödvändiga kontrollåtgärder för detta. Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att förhindra intressekonflikter för berörd personal vad avser det arbete som dessa ska utföra, i syfte att säkerställa denna personals oberoende ställning.
- (16) (utgår)
- (17) (utgår)
- (18) (utgår)
- (19) (utgår)

- (20) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av detta direktiv med avseende på databasen med fartygsinformation bör antas. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2009/21/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹.
- (20a) Kommissionen bör undersöka möjligheten att vid behov inrätta ett forum för de medlemsstatsexperter som sysslar med flaggstatsfrågor samt andra berörda aktörer, så att man regelbundet kan utbyta information och bästa praxis samt utarbeta vägledning i sådana frågor som förfaranden för fartygsinspektioner, utbildningsresurser för inspektörer, riskbaserade kriterier som kan användas för att göra besiktningarna effektivare, ett eventuellt utvecklande av ett gemensamt harmoniserat prestationssystem, kriterier för analys av flaggstaternas prestationsnivå i syfte att identifiera bästa praxis samt alla övriga frågor som är relevanta för genomförandet av detta direktiv.
- (20b) För att undvika att medlemsstater vilka inte har några fartyg som för deras flagg och som faller inom detta direktivs tillämpningsområde åläggs en oproportionell administrativ börda, bör sådana medlemsstater inte vara skyldiga att införliva och genomföra detta direktiv så länge som detta villkor förblir uppfyllt.
- (21) (utgår)
- (22) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att förbättra sjösäkerheten och förhindra föroreningar från fartyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/21/EG

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

-1. I artikel 1.1 ska leden a och b ersättas med följande:

- ”a) säkerställa att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser och uppgifter som flaggstater och
- b) förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg.”.

0. Artikel 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 2

Tillämpningsområde

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

1. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

-a) Led a ska ersättas med följande:

- ”a) *fartyg*: fartyg eller farkost som för en medlemsstats flagg och som inom ramen för III-koden omfattas av de relevanta IMO-konventionerna och för vilket/vilken ett certifikat krävs.

- a) Led e ska ersättas med följande:
- ”e) *IMO-revision*: en revision som utförs i enlighet med bestämmelserna i resolution A 1067(28) (rambestämmelser och förfaranden för IMO:s medlemsstatsrevision – *Framework and Procedures for the IMO Member State Audit*), i gällande version, antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).”.
- b) Följande led ska läggas till:
- ”f) *konventioner*: de konventioner med tillhörande protokoll och ändringar av dem som gör användning av III-koden obligatorisk samt därtill hörande koder med bindande status, i gällande version.
- g) *III-koden*: resolution A.1070(28) (IMO:s genomförandekod för instrument), antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), del 2, med undantag för punkterna 16, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 och 41, i gällande version.
- h) *flaggstatsbesiktningsman*: en anställd inom den offentliga sektorn som är vederbörligen bemyndigad av och uteslutande arbetar för den behöriga myndigheten i en medlemsstat och som är ansvarig för eller utför besiktningar, kontroller och revisioner av fartyg och företag vilka omfattas av relevanta internationella bindande instrument och som uppfyller kravet på oberoende i artikel 8.1.
- i) *flaggstatsinspektör*:
- i) en anställd inom den offentliga sektorn som är vederbörligen bemyndigad av och uteslutande arbetar för den behöriga myndigheten i en medlemsstat eller
- ii) en person som är vederbörligen bemyndigad av och inte är anställd enbart av den behöriga myndigheten i en medlemsstat, antingen på ad hoc-basis eller på grund av ett avtal med den behöriga myndigheten i medlemsstaten,
- som kan utföra flaggstatsinspektioner samt uppfyller kraven på kvalifikationer och oberoende i artikel 8.1.

- j) *annan personal som bistår vid genomförandet av besiktningar*: personer som är vederbörligen bemyndigade av den behöriga myndigheten i en medlemsstat eller av en erkänd organisation vilken agerar på dennas vägnar och som kan bistå flaggstatsbesiktningsmän vid utförandet av besiktningar i enlighet med den behöriga myndighetens anvisningar och som uppfyller de kriterier för kommunikation, kvalifikationer och oberoende som anges i artikel 8.1.
- k) *flaggstatsinspektion*: en inspektion som inte leder till certifiering och som genomförs för att kontrollera att fartygets och besättningens faktiska skick överensstämmer med de certifikat som finns ombord, varvid inspektionen då den inte sker ombord ska säkerställa samma säkerhets- och tillförlitlighetsnivå som inspektioner på plats.
- j) *HSSC: resolution A.1156(32) (riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering från 2021, i gällande version, antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)).*”

2. Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

”1. Innan ett fartyg som har beviljats rätten att föra en medlemsstats flagg tillåts gå i trafik, ska den berörda medlemsstaten vidta de som åtgärder den anser vara lämpliga för att säkerställa att fartyget uppfyller tillämpliga internationella regler och föreskrifter. Dessa åtgärder får vidtas av en erkänd organisation som agerar på medlemsstatens vägnar och som är vederbörligen bemyndigad av den behöriga myndigheten. Den ska i synnerhet kontrollera fartygets säkerhetsregister med hjälp i förekommande fall av de inspektionsrapporter och inspektionscertifikat som finns i dess egen databas eller i tillämpliga fall i den databas med fartygsinformation som avses i artikel 6a för de medlemsstater som har valt denna. Den ska vid behov samråda med den föregående flaggstaten för att fastställa huruvida eventuella brister eller säkerhetsfrågor som denna identifierat fortfarande är olösta.”

3. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 4a

Säkerhet hos fartyg som för en medlemsstats flagg

1. När det gäller internationell sjöfart ska medlemsstaterna fullt ut tillämpa de obligatoriska flaggstatsrelaterade bestämmelser som fastställs i konventionerna i enlighet med de villkor och med avseende på de fartyg som avses där.
- ”2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyg som har rätt att föra deras flagg följer internationella regler, förordningar och normer med koppling till konventionerna. Medlemsstaterna ska dessutom vidta följande åtgärder:
 - a) (utgår)
 - b) Säkerställande av att fartyg som har rätt att föra deras flagg har besiktigats i enlighet med riktlinjerna för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) och med iakttagande av bilagorna till dessa i den mån som det anses nödvändigt.
 - ba) Säkerställande av att en besiktningsman som arbetar för en erkänd organisation får utföra samma uppgifter som flaggstatsbesiktningsmän när han eller hon är så bemyndigad av medlemsstatens behöriga myndighet.
 - c) Flaggstatsinspektioner av att fartygets faktiska skick överensstämmer med de certifikat som finns ombord, varvid sådana inspektioner får utföras med användning av ett riskbaserat tillvägagångssätt, vilket kan inbegripa följande kriterier:
 - i) Register över brister och bristande överensstämmelse från föreskrivna besiktningar, revisioner och kontroller som utförts av flaggstaten.
 - ii) Rapporter av mycket allvarliga olyckor.
 - iii) Fartyg som har kvarhållits eller av en hamnstatskontrollmyndighet har belagts med trafikförbud.

iv) Fartyg som har överskridit den av varje medlemsstat fastställda bristkvoten för hamnstatskontroll.

v) Register över brister från inspektioner som har genomförts i enlighet med nationell lagstiftning såsom varje medlemsstat finner lämpligt [...].

Medlemsstaterna får frånga det riskbaserade förhållningssättet och genomföra flaggstatsinspektioner med användning av egna förfaranden, instruktioner samt relevant information i enlighet med III-koden.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla brister som har bekräftats eller upptäckts under en inspektion som har genomförts i enlighet med punkt 2 c åtgärdas inom en lämplig, av flaggstaten fastställd tidsrymd.

4. När en flaggstatsinspektion har slutförts, ska flaggstatsinspektören upprätta en rapport om resultatet av denna.

Artikel 4b

Krav på säkerhet och förhindrande av förorening

1. Varje medlemsstat[...] ska säkerställa att dess förvaltning förfogar över antingen egna eller delegerade, lämpliga resurser i överensstämmelse med dess flottas storlek och typ och vad avser genomförandet av de administrativa processer, förfaranden och resurser som krävs, särskilt för att uppfylla de skyldigheter som anges i artikel 4a och punkterna 2 och 3 i den här artikeln.

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

3. Varje medlemsstat ska utveckla eller bibehålla en antingen egen eller delegerad kapacitet för konstruktionsgranskning och tekniskt beslutsfattande i överensstämmelse med sin flottas storlek och art.

4. (utgåår)

Artikel 4c

Utbildning och kapacitetsuppbyggnad

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

2. Medlemsstaterna får utveckla ett system för kapacitetsuppbyggnad för sina flaggstatsinspektörer och flaggstatsbesiktningsmän och hålla det uppdaterat, med beaktande av nya eller ytterligare förpliktelser som följer av de konventioner och instrument som avses i III-koden.”.

(4) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Det enda stycket ska numreras som punkt 1.

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 2:

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

5. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Elektronisk information och elektroniskt utbyte

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att åtminstone följande information om fartyg som för deras flagg bevaras och görs tillgänglig i ett elektroniskt format:
 - a) Uppgifter om fartyget (namn, IMO-nummer etc.).
 - b) Giltighetsdag för föreskrivna certifikat (fullständiga eller interimistiska).
 - c) Namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering.
 - d) (utgår)
 - e) (utgår)
 - f) Namn på fartyg som har upphört att föra den berörda medlemsstatens flagg under de föregående tolv månaderna.
 - g) (utgår)
2. (utgår)”.

6. Följande artikel ska införas:

”Artikel 6a

Databas med fartygsinformation

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en databas med fartygsinformation som innehåller den information vilken avses i artikel 6 och som tillhandahåller medlemsstaterna tjänster avseende utfärdande och kontroll av elektroniska certifikat. Medlemsstaterna får ansluta sig till databasen. Den databasen kan baseras på den databas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG och kan ha liknade funktioner som denna.

2. De medlemsstater som väljer att använda databasen med fartygsinformation

- a) ska utan att det påverkar tillämpningen av nationella dataskyddskrav förmedla den information som anges i artikel 6,
- b) får utan att det påverkar tillämpningen av nationella dataskyddskrav till databasen med fartygsinformation överföra information som avser sådana inspektioner som har genomförts i enlighet med detta direktiv, inbegripet information om brister och certifikat, och
- c) får utan att det påverkar tillämpningen av nationella dataskyddskrav använda databasen för att utfärda, underteckna, godkänna, förlänga och dra tillbaka elektroniska certifikat för sina fartyg,

varvid de ska säkerställa att informationen är driftskompatibel.

2a. Medlemsstaterna får använda sina egna databaser för att samla in den information som avses i artikel 6. Informationen ska förmedlas till kommissionen åtminstone en gång per år. Kommissionen ska integrera uppgifterna i databasen med fartygsinformation.

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

4. De medlemsstater som har valt att använda databasen ska ha tillgång till all information som registrerats i den databas med fartygsinformation som avses i punkt 1 i denna artikel och till det inspektionssystem som föreskrivs i direktiv 2009/16/EG. Ingenting i detta direktiv ska hindra utbyte av sådan information mellan relevanta behöriga myndigheter inom och mellan medlemsstaterna, med kommissionen eller med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002¹.

5. De medlemsstater som har valt att använda databasen ska säkerställa att giltighetsdagen för de föreskrivna certifikat som avses i artikel 6.1 b överförs elektroniskt till den databas med fartygsinformation som avses i punkt 1 i den här artikeln med användning av de funktionella och tekniska specifikationerna för det harmoniserade elektroniska rapporteringsgränssnitt som föreskrivs i artikel 24a i direktiv 2009/16/EG.

5a. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att definiera funktionssättet för och kapaciteten hos den databas som avses i artikel 6a.2 a. De medlemsstater som förmedlar uppgifter i enlighet med punkt 2a i den här artikeln ska ha tillgång till den information i databasen som har lämnats i enlighet med artikel 6a.2 a på de villkor som fastställs i genomförandeakterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10.2.”.

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

7. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Övervakning av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att genomgå IMO-revision av sina förvaltningar i enlighet med den av IMO antagna cykeln.

2. (utgår)

3. För att säkerställa ett effektivt genomförande av detta direktiv och för att övervaka flaggstatens totala efterlevnad av de förvaltningsmässiga rättsliga förpliktelserna i enlighet med detta direktiv ska kommissionen samla in nödvändig information under sina besök i medlemsstaterna.”.

8. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem som omfattar de operativa delarna av den flaggstatsrelaterade verksamhet som dess förvaltning bedriver. Sådana kvalitetsledningssystem ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder, såsom ISO 9001.

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

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

Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra intressekonflikter för all personal som utför en besiktning, kontroll eller inspektion samt vad avser oberoende i förhållande till det arbete som ska utföras.

Tre år efter införlivandet av detta direktiv ska kvalitetsledningssystemet omfatta de aspekter som har koppling till denna artikel.

a2) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”Medlemsstater som förekommer på den förteckning över lågpresterande som offentliggörs i den senaste årsrapporten från Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (*Paris MOU*) ska lämna en rapport till kommissionen om sin prestation som flaggstat senast fyra månader efter det att årsrapporten från Paris MOU har offentliggjorts.

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

b) (utgår)

9. Artikel 9 ska utgå.

10. (utgår)
11. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss), som inrättats genom förordning (EG) nr 2099/2002. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”.
12. (utgår)
13. (utgår)
- 13a. I artikel 11 ska följande punkt läggas till:
- ”3. Genom undantag från punkt 1 första stycket får medlemsstater vilka inte har några fartyg som för deras flagg och som faller inom detta direktivs tillämpningsområde göra undantag från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv så länge som det ovannämnda villkoret förblir uppfyllt. Varje medlemsstat som har för avsikt att utnyttja detta undantag ska meddela kommissionen senast den *[datum för införlivandet]*. Kommissionen ska även underrättas om alla eventuella senare ändringar.
- Dessa medlemsstater får inte tillåta fartyg som faller inom detta direktivs tillämpningsområde att föra deras flagg och får inte heller registrera sådana fartyg i sitt nationella register förrän de har införlivat och genomfört detta direktiv.”.
14. (utgår)

Artikel 2

Införlivande

Medlemsstaterna ska senast den ... [*Publikationsbyrå: För in datum: fyra år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

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

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
