



Bruxelles, den 1.6.2023
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Dette forslag vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater¹.

Der er som følge af søtransportens historie og internationale karakter udviklet en særlig reguleringsstruktur. Sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet reguleres af De Forenede Nationers havretskonvention (UNCLOS), som Unionen også er kontraherende part i². Konventionen, der også fastlægger en stats ansvar som flagstat, danner grundlag for udarbejdelsen af detaljerede internationale regler og standarder for konstruktion, udstyr, drift, forvaltning, vedligeholdelse, kvalificering, bemanning og afhændelse af skibe. Dette foregår på internationalt plan inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)³.

Direktiv 2009/21/EF (i det følgende benævnt "direktivet") regulerer håndhævelsen af de regler, der gælder for flagstaterne på EU-plan. Ansvar for overvågningen af, at skibe overholder bestemte IMO-konventioner⁴, ligger hos den stat, hvor skibet er registreret, og hvis nationalitet skibet har, dvs. flagstaten. Direktivet har to hovedmål, nemlig håndhævelse af sikkerhedsreglerne og forebyggelse af forurening samt sikring af, at medlemsstaterne opfylder deres forpligtelser som flagstater. Direktivet har derfor til formål at sikre, at skibe, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, opfylder samtlige krav til sikkerhed⁵ og forureningsforebyggelse og er egnede til drift⁶. Direktivet har også til formål at sikre, at EU-medlemsstaterne råder over tilstrækkelige ressourcer til på korrekt, effektiv og konsekvent vis at opfylde deres forpligtelser som flagstater⁷. Dette er den første forsvarslinje inden for søfartssikkerhed.

Da flagstatens regler imidlertid kun finder anvendelse på fartøjer, der fører den pågældende stats flag, og da nogle flagstater ikke er villige eller i stand til at håndhæve de regler, der gælder for deres flåder, giver havnestatskontrol mulighed for at inspicere fremmede skibe, når

¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

² UNCLOS blev undertegnet i 1982. Den Europæiske Union ratificerede UNCLOS i 1984. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm

³ Selv om jurisdiktionen og håndhævelsen om bord hører henunder flagstatens ansvar, er det Den Internationale Søfartsorganisation (www.imo.org), der forestår udarbejdelsen af regler og bestemmelser på internationalt plan. IMO er en særorganisation under FN. Alle EU-medlemsstaterne er medlemmer af IMO. Den Europæiske Union er ikke medlem, men Kommissionen har ligesom mange andre observatørstatus i sin egenskab af mellemstatslig organisation (IGO).

⁴ De internationale regler omfatter f.eks. den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 74), den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78), den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW), den internationale konvention om lastelinjer, 1966, konventionen om internationale søvejsregler af 1972 (COLREG 72) osv. Reglerne vedrørende arbejds- og levevilkårene om bord på skibe er fastsat af et andet FN-agentur, nemlig Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

⁵ Når der henvises til "sikkerhed", omfatter dette søfartssikkerhed generelt, søfartssikring og forureningsforebyggelse.

⁶ Dvs. være i besiddelse af alle relevante certifikater udstedt af flagstaten for den pågældende skibstype, inden driften påbegyndes.

⁷ Et fartøjs "flagstat" er den jurisdiktion, i henhold til hvis lovgivning fartøjet er registreret, dvs. at det er fartøjets nationalitet. I henhold til UNCLOS må et skib kun føre én stats flag og er underlagt denne flagstats enekompetence, idet flagstaten er ansvarlig for skibets ageren og overholdelse af sikkerheds- og miljøbeskyttelseskravene.

de befinder sig i havn. Havnestatskontrol er en ordning for inspektion af fremmede skibe, der har anløbet en havn i en anden stat end flagstaten. Kontrollen udføres af havnestatskontrolmedarbejdere for at kontrollere, at skibsførerens, officerernes og besætningens kompetence, skibets tilstand og dets udstyr opfylder kravene i internationale konventioner og, hvis skibet befinder sig i Den Europæiske Union, at de overholder gældende EU-ret. Dette er den anden forsvarslinje inden for søfartssikkerhed.

Uanset disse to lag af forebyggende bestemmelser kan der stadig forekomme ulykker, og årsagerne hertil bør undersøges for at sikre løbende forbedringer og for at undgå, at der igen sker lignende ulykker. Direktiv 2009/18/EF⁸ om undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren er derfor den tredje forsvarslinje.

Direktivet indeholder regler, der tager sigte på en vis harmonisering i tilfælde, hvor et skib skifter flag, og hvor et skib (der sejler under en EU-medlemsstats flag) er blevet tilbageholdt efter en havnestatskontrol. Det fastsætter også et krav om, at alle EU-medlemsstater skal gøres til genstand for en IMO-audit. Direktivet går også ud over, hvad der kræves på internationalt plan, idet det fastsætter krav om, at medlemsstaterne indfører og opretholder et internationalt certificeret kvalitetsstyringssystem for deres flagstatsrelaterede aktiviteter. Desuden indeholder det henvisninger til en præstationsmåling af den flåde, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol.

Det er op til hver enkelt EU-medlemsstat som flagstat at træffe alle nødvendige foranstaltninger, herunder inspektion og/eller syn om bord, for at fastslå, at skibet overholder alle internationale regler og bestemmelser samt regionale og/eller nationale regler og bestemmelser, alt efter hvad der er relevant, inden udstedelsen af de relevante skibscertifikater, eller få dem udstedt på deres vegne som bevis for skibets sikkerhed, og at skibet er egnet til søfart. Disse syn og certifikater betegnes derfor som lovfæstede⁹. Det påhviler rederen at stille skibet til rådighed for ethvert syn og enhver inspektion og ved at foretage alle nødvendige opgraderinger og reparationer at vedligeholde og ajourføre alle myndighedscertifikater, som er en forudsætning for, at skibet kan sejle¹⁰.

Den internationale ordning, som også er gennemført i gældende EU-ret om søfartssikkerhed, giver en flagstat mulighed for at uddelegere det tekniske arbejde til klassifikationsselskaber (ikke-statslige organisationer, der fastlægger og opretholder tekniske standarder for bygning og drift af skibe), således at de på vegne af flagstaten udfører disse lovpligtige syn, der er nødvendige for at kontrollere, om skibet er egnet til formålet. Når et klassifikationsselskab handler på denne måde, bliver det en anerkendt organisation for den pågældende flagstat (RO). Flagstaten kan også tillade, at den anerkendte organisation udsteder certifikater på sine vegne.

Flagstatens ansvar kan imidlertid ikke uddelegeres. Der er ikke pligt til at anvende anerkendte organisationer. Det er et valg, som flagstaten træffer afhængigt af størrelsen og typen af dens flåde og dens egne ressourcer. I øjeblikket har næsten alle EU-medlemsstater i deres egenskab af flagstater valgt at anvende anerkendte organisationer til det forskellige tekniske arbejde.

⁸ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

⁹ Som krævet i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering (HSSC, IMO-resolution A.1140(31) af 2019).

¹⁰ Det er kun med sådanne lovpligtige sikkerhedscertifikater, at skibet kan forsikres, og uden forsikring må skibet normalt ikke sejle.

Dette er tilladt og reguleret i henhold til EU-retten¹¹, og Kommissionen har opstillet en liste¹² over de klassifikationsselskaber, som medlemsstaterne kan vælge mellem.

Da flagstatens ansvar ikke kan uddelegeres, skal flagstaterne retligt og faktisk fortsætte med at inspicere fartøjer, der fører deres flag, og overvåge det lovbestemte arbejde, der udføres på deres vegne af de anerkendte organisationer. Medlemsstaterne udfører faktisk dette arbejde, men i varierende grad og har også skønsmæssige beføjelser med hensyn til omfanget af flagstatsinspektionerne. Der udføres i alt væsentligt to hovedtyper flagstatskontrol om bord på et skib, der fører en EU-medlemsstats flag, nemlig (1) et lovpligtigt syn, der fører til udstedelsen af et myndighedscertifikat for skibet, og (2) en flagstatsinspektion, der betegnes som en supplerende inspektion, der ikke fører til udstedelsen af certifikater for skibet. Flagstatsinspektioner må kun udføres af flagstaten. Flagstatsinspektioner spiller derfor en afgørende rolle for sikringen af, at sikkerhedsaspekterne overholdes og overvåges. De kræver tekniske ressourcer med tilstrækkelig ekspertise og udgør en central opgave for alle søfartsadministrationer. Den underliggende internationale antagelse er, at alle flagstater har de nødvendige ressourcer og opfylder de krav, der gælder for dem. Dette skal sikre, at flagstater i hele verden på korrekt vis opfylder deres internationale forpligtelser og dermed sikrer lige vilkår. Dette er imidlertid ikke altid tilfældet.

For at afhjælpe denne situation har IMO siden vedtagelsen af direktivet fra og med 2016 gjort "IMO Instruments Implementation Code" (koden for gennemførelse af IMO-instrumenter, dvs. III-koden) og IMO-auditten obligatorisk¹³ for alle flagstater i verden, herunder EU-medlemsstaterne. III-koden og IMO-auditten har til formål at sikre, at staterne tager alle nødvendige skridt til at gennemføre og anvende konventionerne korrekt og har de ressourcer og beføjelser, der er nødvendige for som flagstater at påtage sig deres internationale forpligtelser og sikre, at skibe, der fører deres flag, overholder disse regler. I henhold til IMO's auditorordning skal IMO-parterne gøres til genstand for en audit hvert 7. år. I forbindelse med en sådan audit kontrolleres det, at alle IMO-stater med et flagregister gennemfører III-koden og de relevante konventioner. IMO har imidlertid ingen håndhævelsesbeføjelser. EU-lovgivningen om sikkerhed til søs, der siden 1992 har hørt under søfartssikkerhedspolitikken, gennemfører de regler og bestemmelser, som IMO's flagstater, herunder alle EU-medlemsstater med en flåde, der fører deres flag, er blevet enige om, for at sikre, at reglerne kan håndhæves, og at der kan foretages kontrol af overholdelsen. I modsætning til, hvad der gør sig gældende på IMO-plan, kan der indledes overtrædelsesprocedurer på EU-plan, når en stat overtræder de regler, der gælder for den som flagstat.

Det er derfor nødvendigt at revidere direktivet og indarbejde de relevante dele af III-koden i EU-lovgivningen, således at de kan håndhæves i henhold til EU's retsorden.

I anerkendelse af betydningen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, som falder uden for anvendelsesområdet for IMO-auditten, da den henhører under Den Internationale Arbejdsorganisations ansvarsområde og kontrol, blev direktivet i 2013 suppleret med et særskilt direktiv for at sikre flagstaternes håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006 (MLC af 2006)¹⁴.

¹¹ Forordning (EF) nr. 391/2009 og direktiv 2009/15/EF.

¹² EUT C 466 af 7.12.2022, s. 24.

¹³ IMO har imidlertid ingen håndhævelsesbeføjelser.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006 (EUT L 329 af 10.12.2013, s. 1).

Siden direktivet blev vedtaget i 2009, er der desuden sket teknologiske fremskridt, navnlig på digitaliseringsområdet, som f.eks. elektronisk indberetning af skibsrelaterede certifikater og elektronisk rapportering efter skibsinspektioner. Der er taget visse initiativer til udveksling af sådanne oplysninger mellem EU-medlemsstaterne ved hjælp af relevante systemer, herunder Unionens maritime informationsudvekslingssystem¹⁵, der forvaltes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), både med hensyn til udveksling af e-rapporter efter inspektioner af ro-ro-passagerskibe i fast rutefart¹⁶ og med hensyn til visse detaljer i myndighedscertifikater, når de udstedes af en anerkendt organisation. Disse initiativer bør udnyttes og videreudvikles inden for rammerne af flagstatsdirektivet med henblik på at omfatte alle syn, inspektioner og audit af skibe, der fører en EU-medlemsstats flag. Det er også i denne sammenhæng, at der kan opnås effektivitetsgevinster og en reduktion af den administrative byrde, eftersom deling af sådanne oplysninger inden for ét system, der forvaltes af EMSA, giver mulighed for bedre forberedelse og en mere målrettet udvælgelse af de skibe, der skal inspiceres, og dermed mere målrettede inspektioner, hvilket gør dem mere effektive. Det er også i denne sammenhæng, at der kan opnås synergivirkninger med direktivet om havnestatskontrol.

Direktivet var genstand for en efterfølgende evaluering og kvalitetskontrol af søtransporten (sammen med andre EU-retsakter), som blev afsluttet i 2018. Kommissionen har også løbende overvåget direktivet, og i denne periode er der udpeget en række problematiske spørgsmål. Disse vedrører (1) den juridiske usikkerhed med hensyn til gennemførelsen af nye internationale regler på EU-plan og (2) manglen på en harmoniseret tilgang til inspektion, kontrol, overvågning og udveksling af oplysninger om fartøjer, der fører en EU-medlemsstats flag. Det blev også i forbindelse med evalueringen og kvalitetskontrollen understreget, at de nationale myndigheder bør have de nødvendige ressourcer og beføjelser til at påtage sig deres internationale forpligtelser som flagstater og sikre, at skibe, der fører deres flag, overholder reglerne.

På denne baggrund er der udarbejdet et forslag om ændring af direktiv 2009/21/EF. De specifikke formål med revisionen af direktivet er:

- Ajourføring og tilpasning af direktivet til de internationale regler for at skabe bedre sammenhæng og juridisk klarhed, navnlig hvad angår III-koden.
- Sikring af dækkende inspektioner af skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, og overvågning og tilsyn med anerkendte organisationer, der udfører opgaver på flagstatens vegne. Dette omfatter sikring af mere harmoniserede inspektionsniveauer og et konsekvent tilsyn med de anerkendte organisationer med inddragelse af alle medlemsstater i en tilsynsordning for hele EU.
- Større udbredelse af digitale løsninger, herunder rapportering, anvendelse og deling af elektroniske certifikater, der er interoperable med EMSA's databaser, og afvikling af besværlige papirbaserede certificeringssystemer for at opnå større effektivitet for både administrationer og skibe.
- Sikring af en harmoniseret tilgang med hensyn til forståelse, rapportering og måling af flagstaternes præstationer og opgaver. Dette indebærer et øget samarbejde mellem de relevante nationale myndigheder i et specifikt forum samt kapacitetsopbygnings-

¹⁵ Fastsat i direktiv 2002/59/EF.

¹⁶ Direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017).

og efteruddannelsestiltag i flagstaterne. Det er desuden nødvendigt med en ajourføring og modernisering af præstationsmålingsordningen for at sikre en mere effektiv løbende forbedring.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er i fuld overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF¹⁷ om havnestatskontrol og direktiv 2009/18/EF¹⁸ om undersøgelser af ulykker. De tre direktiver — som alle er ved at blive ændret samtidigt — skal være i overensstemmelse med hinanden, og der skal ved enhver foreslået ændring af det ene tages hensyn til de to andre direktiver og de mere overordnede internationale reguleringsmæssige rammer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT-program og lever op til dagsordenen for bedre regulering ved at sikre, at den gældende lovgivning er enkel og tydelig, ikke medfører en unødvendig byrde og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling, navnlig digitaliseringen. Der kan opnås forenkling ved at benytte e-certifikater og e-flagstatsrapportering, hvilket vil lette den administrative byrde. Deling af sådanne oplysninger inden for ét system, der forvaltes af EMSA, giver også mulighed for bedre forberedelse og en mere målrettet udvælgelse af de skibe, der skal inspiceres, og dermed mere målrettede inspektioner, hvilket gør dem mere effektive. Dette kan reducere den tid, der tilbringes om bord, og dermed den tid, skibet ikke sejler (forbedret turn-around tid), hvilket er til gavn for de operatører, der overholder reglerne. Dette ændringsforslag og forslagene til ændring af de øvrige direktiver om sikkerhed til søs er også en del af og har et betydeligt samspil med det bredere regelværk om sikkerhed til søs, der bl.a. omfatter EU-lovgivningen vedrørende anerkendte organisationer¹⁹, EU's trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten (SafeSeaNet)²⁰, forordningen om oprettelse af EMSA²¹ og direktivet om ro-ro-passagerskibe²².

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for ændringsdirektivet er artikel 100, stk. 2, i TEUF, om fastsættelse af foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden og om særlige foranstaltninger for søfarten.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Da Unionen i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF har enekompetence for så vidt angår internationale retsakter vedrørende flagstats overholdelse af reglerne for søfartssektoren,

¹⁷ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

¹⁸ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

¹⁹ Forordning (EF) nr. 391/2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11) og direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47).

²⁰ Direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

²¹ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

²² Direktiv (EU) 2017/2110 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

finder nærhedsprincippet hverken anvendelse på disse retsakter eller på EU-reglerne til gennemførelse heraf.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er udarbejdet i lyset af den seneste udvikling på internationalt plan og resultaterne af de tidligere nævnte REFIT-øvelser. Kommissionen har også foretaget en konsekvensanalyse for at indkredse og evaluere alternative foranstaltninger med henblik på at nå de samme mål.

Formålet med den foreslåede ændring er at forbedre sikkerheden til søs ved at have et ajourført, sammenhængende og harmoniseret system for flagstatens overholdelse og overvågning, herunder ved hjælp af flagstatsinspektioner og tilsyn med anerkendte organisationer i hele EU. Dette er i det store og hele blevet godkendt af medlemsstaterne, da de vedtog²³ den obligatoriske III-kode og IMO-audit, der fik virkning i 2016. Den foreslåede foranstaltning vil yderligere forbedre sikkerheden og miljøpræstationerne for fartøjer, der fører EU-medlemsstaternes flag, og genskabe balancen ved at lægge mere ansvar over på flagstaterne, hvilket potentiel vil kunne lette byrden i forbindelse med havnestatskontrollen.

Overgangen til digitalisering og brugen af e-certifikater vil medføre omkostninger, men disse vil være begrænsede og vil blive opvejet af de positive sikkerheds- og effektivitetsfordele ved digitalisering.

- **Valg af retsakt**

Da der alene er tale om at foretage en række ændringer af direktiv 2009/21/EF, er et ændringsdirektiv den mest hensigtsmæssige retsakt.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I forbindelse med den efterfølgende evaluering, der blev foretaget i 2018²⁴, og kvalitetskontrollen af søtransporten²⁵ blev det konkluderet, at merværdien af en indsats på EU-plan ligger i en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationale regler i og i henhold til EU-lovgivningen samt i at kræve og tilskynde til et samarbejde mellem medlemsstaterne. Evalueringen fremhævede flagstatsdirektivets bidrag til at sikre et højt og ensartet sikkerhedsniveau og lige vilkår mellem medlemsstaterne, hvilket igen har bidraget til at opnå en sikker og bæredygtig søtransport.

²³ Spørgsmålet henhører formelt og juridisk under Unionens enekompetence som anerkendt i Rådets afgørelse 2013/268/EU om fastlæggelse af den holdning, som medlemsstaterne skulle følge i IMO på det tidspunkt (i 2013) for at nå til enighed om III-koden og IMO-auditten.

²⁴ SWD (2018) 232 final

²⁵ SWD (2018) 228 final

Desuden har Kommissionen aktivt fulgt op på tilfælde, hvor medlemsstaternes præstationer som flagstater ikke var i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i folkeretten og EU-retten. I disse tilfælde anmodede Kommissionen de berørte medlemsstater om at foretage en detaljeret analyse af de grundlæggende årsager til problemerne og om at vedtage en handlingsplan for at rette op på dem. Dette tilskyndede mange flagstater til at være mere opmærksomme på kvaliteten af deres flåde.

Det blev i kvalitetskontrollen af søfarten imidlertid fremhævet, at der er behov for en bredere afbalancering af EU's søfartssikkerhedspolitik. Dette betyder først og fremmest en styrkelse reglerne på EU-plan med henblik på at opretholde den "første forsvarslinje" og foranstaltninger vedrørende overholdelse og forebyggelse, der hører under flagstaterne. Det blev i evalueringen konkluderet, at de nuværende politikker fokuserer på medlemsstaterne som havne- og kyststater og i mindre grad som flagstater. Det blev i kvalitetskontrollen konkluderet, at det, der mangler i direktivet om krav til flagstater, er de relevante flagstatsrelaterede dele af den obligatoriske III-kode. Betydningen af at opretholde IMO-auditten blev også fremhævet. Samtidig blev der i forbindelse med kvalitetskontrollen udpeget flere områder, hvor flagstaternes overholdelse kunne forbedres.

- **Høringer af interessenter**

De vigtigste høringsaktiviteter omfattede:

- I perioden marts-april 2021 blev der gennemført fire screeninginterviews med repræsentanter for vigtige interessenter på EU-plan, navnlig for at støtte og præcisere den overordnede problemdefinition og potentielle politiske løsningsmodeller.
- I perioden april-september 2021 gennemførte den konsulent, der var ansvarlig for den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen, 23 målrettede interviews med følgende kategorier af interessenter: nationale myndigheder (19), repræsentanter for industrien (3), eksperter (1).
- Den konsulent, der var ansvarlig for den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen, tilrettelagde en målrettet undersøgelse, der blev gennemført i perioden december 2021-februar 2022, og som omfattede både nationale administrationer og forskellige interessentkategorier i sektoren. En yderligere målrettet anmodning om data og statistikker, navnlig for så vidt angår flagstatsinspektører og antallet af inspektioner, blev gennemført i september 2022.
- Den 21. oktober 2021 blev der afholdt en særlig workshop med deltagelse af flagstatsadministrationer (17) og repræsentanter for sektoren (8) — skibsejere, klassifikationselskaber, havneorganisationer og arbejdstagerrepræsentanter — som omhandlede eventuelle ændringer af den måde, som flagstatens præstationer måles på (paradigmeskiftet i centrale præstationsindikatorer fra flåde til forvaltning).
- Der blev afholdt en afsluttende workshop den 20. januar 2022. Arrangementet var opdelt i to møder med forskellige interessentgrupper — et med EU-medlemsstaternes flagstatsmyndigheder (23 medlemsstater repræsenteret) og et med interessenter fra søfartssektoren. Workshopen fokuserede specifikt på at indhente synspunkter om den endelige udgave af de politiske foranstaltninger og på vurderingen af de forskellige virkninger. Der blev afholdt yderligere høringsaktiviteter tilrettelagt af GD MOVE og den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen, ikke alene for at høre medlemsstaterne og de vigtigste interessenter, som fik mulighed for at give deres synspunkter til kende om de forskellige politiske foranstaltninger, men også for at validere de nye og endelige resultater af støtteundersøgelsen med hensyn til kvantificering af virkningerne. Disse

aktiviteter fandt sted i forbindelse med et uformelt møde mellem direktørerne for EU-/EØS-staternes søfartsmyndigheder (den 30. november 2021) og møder i Unionens Udvalg for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (den 17. maj 2021, den 11. november 2021 og den 31. maj 2022). Alle bekræftede behovet for at tilpasse sig IMO-reglerne (III-koden).

- Der fandt på deres anmodning bilaterale drøftelser sted med både medlemsstaterne og søfartssektoren i efteråret 2022 (august-oktober). De gav udtryk for generel støtte til forslaget, primært med fokus på digitaliseringsaspekterne og behovet for at medtage dette aspekt i den foretrukne politiske løsningsmodel. Nogle gav udtryk for bekymring for så vidt angår forslaget om at flytte lovbestemte syn tilbage til flagstaterne (af hensyn til de sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf).
- De oplysninger, der blev indsamlet fra interessenterne, var afgørende for, at Kommissionen kunne forbedre udformningen af de politiske løsningsmodeller og vurdere deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, sammenligne dem og afgøre, hvilken løsningsmodel der sandsynligvis vil kunne maksimere forholdet mellem fordele og omkostninger for samfundet og bidrage fuldt ud til at sikre en afpasset, men mere effektiv og virkningsfuld flagstatskontrol. Høringerne støttede også Kommissionen i at overveje en fornuftig tilgang, der sikrer størst mulig sikkerhed, men giver mindst mulig risiko for, at skibe, der fører EU-medlemsstaternes flag, stilles ringere i konkurrencen, da der ellers er risiko for, at skibe udflager for i stedet at sejle under et tredjelandflag. Resultaterne af disse processer supplerede den skrivebordsundersøgelse, der blev udført i forbindelse med den eksterne støtteundersøgelse.

— Alle flagstatsadministrationer og interessenter i sektoren går ind for en klar, sammenhængende og fornuftig retlig ramme, der omfatter de internationale regler, dvs. III-koden og IMO-auditten. Den foretrukne løsningsmodel støttes af de nationale administrationer, da den sikrer en høj grad af intern og eksternt sammenhæng. Denne løsningsmodel anses for at være fornuftig og afpasset efter den store variation i EU-medlemsstaternes flådestørrelse og -type. Flagstatsadministrationerne går ind for digitalisering af bl.a. e-flagstatsinspektionsrapporter og elektroniske certifikater, og for at dele disse med andre EU-medlemsstater og med havnestatskontrolmyndighederne. Interessenterne i sektoren mener, at en sådan digitalisering er en fordel. EU-medlemsstaterne støtter fuldt ud yderligere harmonisering af inspektioner og tilsyn med anerkendte organisationer samt kapacitetsopbygning og efteruddannelse. De medlemsstater, der har de største flåder (målt i antal skibe), støtter også den fornuftige tilgang i den foretrukne løsningsmodel frem for den anden, da den anses for at være mindre forstyrrende og for at sikre konkurrenceevnen for den flåde, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, og dermed dens pålidelighed og modstandsdygtighed.

• **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Denne gennemgang bygger primært på de data, der blev indsamlet i forbindelse med den efterfølgende evaluering i 2018 og den tidligere nævnte kvalitetskontrol af søtransporten.

Udover de data, der er indsamlet, og den høring, der blev gennemført inden for disse rammerne, var der i forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag behov for bistand fra tekniske og juridiske eksperter for at få input til den konkrete formulering af de tekniske definitioner og opnå en tydelig juridisk affattelse. Ekspertbistanden blev indhentet i Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Der er rapporteret herom i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse, som igen er baseret på en støtteundersøgelse foretaget af en ekstern konsulent med særlig viden på dette område.

I konsekvensanalysen gennemgås fire forskellige politiske løsningsmodeller for en revision af direktivet, baseret på følgende vejledende principper:

- (1) Behovet for indarbejdelse af og tilpasning til de internationale regler og procedurer, der er udarbejdet efter vedtagelsen af direktivet i 2009 og godkendt af EU-medlemsstaterne.
- (2) Sikre et samarbejde, løbende forbedringer og præstationer på grundlag af de erfaringer, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af direktivet.
- (3) Øge digitaliseringen for at give mulighed for bedre og mere målrettede flagstatsinspektioner og overvågning af anerkendte organisationer. Direktivet skal også lette anvendelsen af elektroniske certifikater;
- (4) Sikring af en effektiv og harmoniseret tilgang til kapacitetsopbygning, inspektion og overvågning af flåden under EU-flag med henblik på at sikre, at EU-medlemsstaternes flagstatsadministrationer har den tekniske og operationelle kapacitet til at opfylde de forpligtelser, der påhviler dem.

Alle løsningsmodeller indeholder forslag til løsninger på de udpegede problemer, men er forskellige med hensyn til ambitionsniveauet og graden af harmonisering og kontrol med henblik på overholdelse, idet medlemsstaterne har visse skønsbeføjelser med hensyn til inspektion og overvågning af den flåde, der fører deres flag. I alle løsningsmodellerne er der planlagt ændringer af direktivet ved at indarbejde de nu obligatoriske relevante flagstatsdele af III-koden og opretholde IMO-auditten som obligatorisk.

Løsningsmodel 1 indeholder desuden forslag til foranstaltninger, der forhindrer, at teknisk personale, der ikke udelukkende arbejder for den kompetente myndighed, kan udføre nogen form for arbejde for flagstatens administration. Administrationerne vil skulle sørge for ressourcer til rekruttering, ansættelse og fastholdelse af relevant teknisk personale til at udføre flagstatsinspektioner og overvågning af anerkendte organisationer.

Løsningsmodel 2 forhindrer ikke anvendelsen af teknisk personale, der ikke udelukkende arbejder for den kompetente myndighed, men omfatter specifikke regler for, når og i forbindelse med hvilken type syn og under hvilke særlige omstændigheder sådant personale kan anvendes. Med denne løsningsmodel indføres der specifikke krav vedrørende inspektioner, der står mål med flådens størrelse og type, for at sikre, at alle EU-flagstatsadministrationer beholder det centrale tekniske personale i administrationen. Der vil blive nedsat en flagstatsekspertgruppe. Der vil blive indført krav om digitalisering i forbindelse med udveksling af skibsrelaterede oplysninger såsom elektroniske flagstatsinspektionsrapporter og e-certifikater. Endelig vil denne løsningsmodel også behandle spørgsmålet om fælles kapacitetsopbygning og harmoniseret efteruddannelse (oplæring) for flagstatsinspektører.

Løsningsmodel 3 forhindrer også anvendelsen af teknisk personale, der ikke udelukkende arbejder for den kompetente myndighed, og kræver desuden, at medlemsstaternes flagstatsadministrationer har kapaciteten til at udføre det lovpligtige arbejde og udstede de myndighedscertifikater, der er knyttet til den internationale kode for sikker drift af skibe. Eventuelle efterfølgende audit kan udføres af anerkendte organisationer. Endelig vil løsningsmodel 4 også kræve, at medlemsstaternes flagstatsforvaltninger har kapacitet til at udføre det lovpligtige syn og udstede de dertil knyttede myndighedscertifikater vedrørende

"højrisikoskibe", inden de får tilladelse til at sejle under en medlemsstats flag. Denne løsningsmodel forbyder derfor også anvendelsen af teknisk personale, der ikke udelukkende arbejder for den kompetente myndighed.

Alle foranstaltninger på EU-plan skal afvejes i forhold til den indvirkning, de kan have på den flåde, der sejler under EU-medlemsstaters flag, og dermed den strategisk modstandsdygtighed og indvirkning på handelen til/fra EU som helhed (udflagning til ikke-EU-flag skal undgås). Det konkluderes i konsekvensanalysen, at den foretrukne løsning er løsningsmodel 2.

Konsekvensanalysen blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol til godkendelse i januar 2023. Udvalget afgav en positiv udtalelse med forbehold. Disse bemærkninger blev behandlet i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager dette lovgivningsforslag.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Initiativet har en REFIT-dimension med hensyn til tilpasning og forenkling af sikkerhedslovgivningen og bistand til medlemsstaternes myndigheder, så de bedre kan opfylde deres inspektions- og rapporteringsforpligtelser.

Desuden omfatter den foretrukne løsningsmodel forenklingselementer, da den præciserer reglerne for udstedelse, anvendelse og udveksling af elektroniske dokumenter, bl.a. i forbindelse med flagstatsinspektioner og e-certifikater vedrørende skibet. Dette vil muliggøre en mere effektiv forberedelse af og mere målrettede flagstatsinspektioner (samt havnestatskontrolinspektioner) og øget overvågning af skibet og alt arbejde, der udføres på flagstatens vegne. Den støtter kontrollen med, at skibe, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, til enhver tid overholder reglerne. EMSA's bistand til de nationale flagstatsmyndigheder med kapacitetsopbygning og oplæring i, hvordan flagstatsinspektioner udføres, og oprettelsen af en særlig inspektionsdatabase til rapportering af inspektioner vil øge harmoniseringen og standardiseringen i hele EU.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget indebærer på nuværende tidspunkt nettoomkostninger for EU-budgettet på 7-8,1 mio. EUR i perioden 2025-2050. Forslagets budgetmæssige virkninger er beskrevet mere detaljeret i finansieringsoversigten, der er vedlagt dette forslag til orientering. Forslagets budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget ledsages af en gennemførelsesplan, der indeholder en liste over de tiltag, der er nødvendige for at gennemføre foranstaltningerne, og som indkredser de væsentligste tekniske, retlige og tidsmæssige udfordringer i forbindelse med gennemførelsen.

Der er udpeget tilstrækkelige overvågnings- og rapporteringsordninger. EMSA skal spille en vigtig rolle i denne proces, da agenturet har ansvaret for udvikling og drift af de elektroniske datasystemer inden for søtransport, navnlig databasen for indberetning af inspektioner.

Gennemførelsen vil blive overvåget af Kommissionen med bistand fra EMSA. EMSA aflægger desuden besøg i medlemsstaterne for at kontrollere indsatsen i praksis som led i den støtte, agenturet yder Kommissionen²⁶. Medlemsstaterne skal fortsat råde et kvalitetsstyringssystem for at certificere, at deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation er passende med henblik på at opfylde deres forpligtelser. Systemet skal certificeres og efterfølgende gøres til genstand for en audit med jævne mellemrum. Medlemsstaterne skal dele resultaterne af de audit, der udføres af IMO og det akkrediterede organ, med Kommissionen og/eller EMSA, således at de nationale flagstatsmyndigheder kan opretholde certificeringen af deres kvalitetsstyringssystem. Den reviderede præstationsordning vil sammen med inspektionsrapporterne og e-certifikaterne, der er uploadet til databasen, gøre det muligt at foretage målrettet overvågning.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Der er ikke behov for forklarende dokumenter, da forslaget har til formål at forenkle og præcisere den eksisterende ordning.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 i udkastet til ændringsdirektivet udgør dets primære del og indeholder ændringer af adskillige bestemmelser i direktiv 2009/21/EF.

Genstand, Anvendelsesområde og definitioner

I nr. 1 ændres artikel 3 for at ajourføre visse henvisninger til IMO-instrumenter i de eksisterende definitioner og for at medtage yderligere definitioner, der er relevante for direktivet, navnlig III-koden.

Betingelser for, at et skib får tilladelse til at sejle

I nr. 2 ændres artikel 4 for at indføre anvendelse af databasen til kontrol af skibets tilstand (i tilfælde, hvor et skib overføres), inden der gives tilladelse til drift af skibet.

I nr. 3 indsættes artikel 4a-4c.

I henhold til den nye artikel 4a skal medlemsstaten som flagstat overholde III-koden og kravet om at udføre supplerende flagstatsinspektioner for at garantere sikkerheden for skibe, der fører en medlemsstats flag.

Ved den nye artikel 4b indføres der et krav om, at administrationerne skal råde over tilstrækkelige ressourcer, der svarer til flådens størrelse og type (skibe registreret under en EU-medlemsstats flag), med henblik på at opfylde forpligtelsen til at udføre supplerende inspektion og kravene i EU-ordningen for tilsyn med og overvågning af anerkendte organisationer. De nærmere bestemmelser om de ressourcer, der er afsat til gennemførelsen af inspektioner af fartøjer, der sejler under en EU-medlemsstats flag, og om overvågning af de anerkendte organisationer, vil blive fastlagt ved hjælp af en gennemførelsesforanstaltning. Ved den nye artikel 4c fastsættes der bestemmelser om flagstatspersonalets ansvar og om fælles kapacitetsopbygning af dette personale. Dette omfatter løbende udvikling af

²⁶ EMSA foretager sådanne besøg som led i sine kerneopgaver i henhold til artikel 3 i forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed. Der forventes derfor ingen yderligere omkostninger.

efteruddannelsesordninger og -materiale, der afspejler ajourføringer af de internationale IMO-konventioner, samt eventuelle nye krav, der følger af miljøhensyn, navnlig hvad angår nye teknologier (f.eks. fremdrift, nye typer brændstof osv.).

Foranstaltninger i forbindelse med eller efter overvågning af skibe, der fører en EU-medlemsstats flag

I nr. 4 ændres artikel 5, hvorved det kræves, at medlemsstaterne i deres egenskab af flagstater anvender Unionens maritime informationsudvekslingssystem (SafeSeaNet) til at kontrollere og overvåge skibe, der fører deres flag, og f.eks. kontrollere, om de tilbageholdes i henhold til havnestatskontrolordningen. Denne ændring tager også sigte på at afhjælpe flagstatsordningens manglende fleksibilitet i tilfælde af kriser eller uventede begivenheder såsom covid-19-pandemien.

Elektronisk informations- og inspektionsdatabase

I nr. 5 ændres artikel 6 for at indføre bestemmelser om e-dokumenter, der skal registreres, opbevares, indberettes og deles via et nationalt e-certificeringsregister, der er kompatibelt med inspektionsdatabasen i den nye artikel 6a. E-dokumenter vedrører bl.a. e-inspektionsrapporter og e-certifikater.

I nr. 6 indføres en ny artikel 6a med bestemmelser om oprettelse af en inspektionsdatabase, der skal forvaltes af Kommissionen. Den er baseret på den inspektionsdatabase, der allerede er i drift inden for rammerne af havnestatskontrolordningen og ordningen for rapportering om passagerskibsinspektioner, og vil anvende de samme tekniske funktioner. For så vidt angår elektronisk overførsel af e-certifikater vil der blive anvendt de samme tekniske løsninger som dem, der er fastsat i direktivet om havnestatskontrol, og overførslerne vil være baseret på den tekniske løsning, der allerede er i brug, således af de anerkendte organisationer kan opfylde kravene til deling af e-certifikater som fastsat i EU-lovgivningen om anerkendte organisationer.

Tilgangen går ud på at bygge videre på de eksisterende systemer, skabe yderligere synergier, undgå dobbeltarbejde og så vidt muligt genbruge oplysninger ved hjælp af ét interoperabelt system.

Overvågning af overholdelse og præstationer

I nr. 7 ændres artikel 7 for at præcisere, hvilke oplysninger der skal offentliggøres efter en IMO-audit. Ved denne artikel indføres der også et krav om, at den medlemsstat, der er genstand for auditten, skal give Kommissionen mulighed for med bistand fra EMSA at observere sådanne IMO-audits. Målet er at sikre gennemsigtighed og fremme synergier mellem IMO-auditten og EMSA's besøg.

Kvalitetsstyring og flagstateres præstationer

I nr.8 ændres artikel 8, hvorved kvalitetsstyringssystemets anvendelsesområde og dækning præciseres, således at det omfatter alle registre, hvad enten det er de traditionelle (de såkaldte primære registre) eller de internationale, oversøiske eller lignende (de såkaldte sekundære registre), der hører under flagstatens myndighed for alle flagstatsrelaterede aktiviteter.

Endvidere fastsættes de betingelser, der gælder for kontrollen i tilfælde, hvor flagstaten anvender eller har til hensigt at anvende inspektører, der ikke udelukkende arbejder for den

kompetente myndighed, ligesom der indføres et krav om, at alle involverede skal sikre, at der ikke opstår interessekonflikter.

Endelig bør den nuværende præstationsmåling revideres og moderniseres ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, idet der tages hensyn til en række yderligere kriterier samt lignende præstationsordninger for de anerkendte organisationer. De krav, som medlemsstaterne skal opfylde i forbindelse med deres egen vurdering af præstationer fastsættes, ligesom der fastsættes krav om, at Kommissionen skal gøre de samlede resultater offentligt tilgængelige.

I nr. 9) udgår artikel 9.

Samarbejde og udveksling af oplysninger

I nr. 10) indføres artikel 9a og 9b.

Der indføres en ny artikel 9, og der nedsættes en gruppe på højt plan om flagstatsanliggender, som sammensættes af medlemsstaternes flagstatsmyndigheder og eksperter, der skal drøfte alle flagstatsrelaterede og andre relevante spørgsmål. Ved den nye artikel 9b indføres et dynamisk elektronisk rapporteringsværktøj til indsamling af oplysninger og statistikker.

Udvalgsprocedure

I nr. 11 ajourføres artikel 10 med den seneste tekst om udvalgsprocedurer for gennemførelsesretsakter.

Delegerede retsakter

I nr. 12 fastsættes det, at Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ajourføre bilaget, og at eventuelle ajourføringer skal være omfattet af standardklausulen om garanti mod forringelse. Dette betyder, at hvis der foretages ændringer på internationalt plan, fastholdes standarderne i EU-retsakten som minimum på det nuværende niveau.

Udøvelse af de delegerede beføjelser

Nr. 13 indeholder standardteksten for udøvelse af delegerede beføjelser.

Bilag

Nr. 14 indeholder et nyt bilag med de flagstatsrelevante dele af resolution A.1070(28), dvs. del 1 og 2, "IMO Instruments Implementation Code" (III-koden for gennemførelse af IMO-instrumenter).

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁷,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁸,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikkerheden for søfarten i Unionen og for de borgere, der benytter den, samt beskyttelsen af miljøet bør være sikret til enhver tid.
- (2) Ifølge bestemmelserne i De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982 (UNCLOS) og de konventioner, som IMO er depositar for, er de stater, der er parter i disse konventioner, ansvarlige for at vedtage regler og bestemmelser og for at træffe alle andre foranstaltninger, der er nødvendige for, at disse konventioner får deres fulde virkning, således at det sikres, at et skib, for så vidt angår sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet, er egnet til den brug, det er bestemt til.
- (3) For at sikre, at IMO-konventionerne er virkningsfulde i Unionen, eftersom alle medlemsstaterne skal være parter i IMO-konventionerne og opfylde forpligtelserne i disse konventioner, hvad angår skibe, der fører deres flag, bør de obligatoriske bestemmelser i disse konventioner indarbejdes i EU-lovgivningen. Med henblik herpå skal medlemsstaterne opfylde deres forpligtelser som flagstater reelt og konsekvent i overensstemmelse med IMO-resolution A.1070(28) (vedtaget den 4. december 2013) om koden for gennemførelse af IMO-instrumenter (III-koden), der indeholder de obligatoriske bestemmelser, som flagstaterne skal gennemføre.
- (4) Eftersom IMO-resolution A.948(23) er ophævet ved IMO-resolution A.1156(32), bør medlemsstaterne, hvad angår skibe, der fører deres flag, anvende harmoniserede krav til flagstaternes certificering og syn, jf. de relevante procedurer og retningslinjer, der er vedlagt som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.1156(32)

²⁷ EUT C af , s. .

²⁸ EUT C af , s. .

om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering.

- (5) På internationalt plan er undersøgelsen af ulykker til søs en del af flagstatens ansvar, mens sådanne undersøgelser på EU-plan foretages af en uafhængig instans i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF²⁹. Nærværende direktiv bør ikke berøre direktiv 2009/18/EF.
- (6) Der bør tages hensyn til visse gennemførelsesretsakter, der er vedtaget efter ikrafttrædelsen af direktiv 2009/21/EF, og som allerede delvis gennemfører visse aspekter vedrørende uddelegering af beføjelser til anerkendte organisationer.
- (7) Medlemsstaternes søfartsadministrationer bør med henblik på at opfylde deres flagstatsforpligtelser råde over tilstrækkelige ressourcer, herunder teknisk beslutningskapacitet, der svarer til størrelsen og typen af deres flåde og er baseret på de relevante IMO-krav. For at forbedre den overordnede kvalitative præstation for skibe, der fører en medlemsstats flag, er det også nødvendigt med en harmonisering med henblik på en streng og grundig overvågning, herunder udarbejdelsen af regler og konstruktionsundersøgelser, af de anerkendte organisationer, der udfører flagstatsopgaver på medlemsstaternes vegne.
- (8) Der bør ved hjælp af gennemførelsesforanstaltninger fastsættes minimumskriterier og inspektionsmål for disse ressourcer på grundlag af medlemsstaternes praktiske erfaringer, herunder om anvendelsen af inspektører, der ikke udelukkende arbejder for den kompetente myndighed.
- (9) Flagstatssynsansvarliges og flagstatsinspektørers deltagelse i et harmoniseret efteruddannelseskursus i kapacitetsopbygning bør sikre lige vilkår for søfartsadministrationerne og bidrage til den kvalitative præstation for skibe, der fører en medlemsstats flag.
- (10) Medlemsstaterne bør anvende Unionens maritime informationsudvekslingssystem (SafeSeaNet) og de tjenester, der er oprettet ved direktiv 2002/59/EF³⁰, med henblik på såvel overvågning af skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, som farvandsovervågning og situationsbevidsthed til søs.
- (11) Oprettelse og udvikling af en database, der indeholder væsentlige oplysninger i et elektronisk format om skibe, der fører medlemsstaternes flag, bør bidrage til at fremme udvekslingen af oplysninger, gøre en højkvalitetsflådes præstationer mere gennemsigtige og muliggøre øget overvågning af flagstatens forpligtelser for at sikre lige vilkår mellem søfartsadministrationerne.
- (12) Væsentlige oplysninger, herunder elektroniske rapporter og skibscertifikater, der udarbejdes eller udstedes efter en flagstatsinspektion, bør være tilgængelige for alle berørte myndigheder og Kommissionen med henblik på overvågning og en mere effektiv udførelse af enhver form for inspektion.
- (13) Den obligatoriske auditordning, der gælder for IMO's medlemsstater, følger standardtilgangen til kvalitetsstyring med henblik på at konstatere, i hvilket omfang medlemsstaterne gennemfører og håndhæver flagstatens forpligtelser og ansvar som

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114).

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

fastsat i de obligatoriske IMO-konventioner, som de er part i, for dermed at sikre en konsekvent og effektiv gennemførelse af gældende IMO-instrumenter og bistå medlemsstaterne med kapacitetsopbygning. Medlemsstaterne bør derfor fortsat dokumentere, at de overholder de obligatoriske IMO-instrumenter som krævet i resolution A.1067(28) om rammerne og procedurerne for IMO-medlemsstaternes auditoring, der blev vedtaget af IMO-forsamlingen den 4. december 2013.

- (14) Kommissionen bør med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002³¹, indbydes og inddrages som observatør af den medlemsstat, der i sin egenskab af flagstat er genstand for en audit, med henblik på at sikre sammenhæng mellem IMO-auditten og Kommissionens vurderinger, der foretages af EMSA via dets besøgs- og inspektionsordning på vegne af Kommissionen for at kontrollere gennemførelsen af EU-lovgivningen om sikkerhed til søs.
- (15) For yderligere at forbedre kvaliteten af skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, og sikre lige vilkår mellem søfartsadministrationerne bør det præciseres, at kvalitetscertificeringen af de administrative procedurer, der indgår i kvalitetsstyringssystemet i overensstemmelse med ISO-standarder eller tilsvarende, skal dække alle registre, uanset om de er nationale (primære registre) eller internationale (sekundære eller oversøiske), der hører under medlemsstatens ansvar som flagstat. Desuden bør der ske en præcisering af alle tilknyttede aktiviteter, herunder ansvarsområder, bemyndigelse, det indbyrdes forhold samt rapporterings- og kommunikationsmidler for så vidt angår alt flagstatspersonale, der udfører eller deltager i syn eller inspektioner, og for så vidt angår andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner, og som ikke udelukkende er ansat af medlemsstatens kompetente myndighed, men som kan udføre visse inspektioner, bortset fra lovpligtige syn. For at sikre uafhængighed bør det dokumenteres, at der ikke er nogen interessekonflikt for det involverede personale.
- (16) En evaluering og revision af præstationsordningen for flagstater, der baseres på fælles, gennemsigtige, pålidelige og objektive centrale præstationskriterier og bygger på tilsvarende eksisterende ordninger, burde støtte alle medlemsstater i deres kontinuerlige bestræbelser på overholdelse og forbedring.
- (17) For at drøfte flagstatsanliggender, herunder tekniske spørgsmål, og lette udvekslingen af ekspertise og oplysninger bør der nedsættes en gruppe på højt plan om flagstatsanliggender bestående af medlemsstaternes nationale myndigheder, flagstatseksperter og -inspektører samt, hvis det er relevant, eksperter fra den private sektor.
- (18) Der bør indføres et elektronisk rapporteringsværktøj med henblik på yderligere at fremme en konsekvent indsamling af relevante statistikker, maritime data og oplysninger fra medlemsstaterne.
- (19) For at give mulighed for en ajourføring af bestemmelserne i dette direktiv, således at medlemsstaterne kan opfylde deres forpligtelser i henhold til folkeretten i overensstemmelse med direktivet, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ajourføring af bilaget. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde,

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæiskagentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning³². For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (20) De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011³³. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2009/21/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastsætte ensartede foranstaltninger vedrørende mindstekrav til passende ressourcer, der svarer til flådens størrelse og type, og fastsætte en fælles harmoniseret ordning for måling af flagstatens præstationer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.
- (21) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) bør yde den nødvendige støtte til at sikre gennemførelsen af direktiv 2009/21/EF.
- (22) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (23) Direktiv 2009/21/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2009/21/EF

I direktiv 2009/21/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 3 ændres således:
- (a) Litra e) affattes således:
- "e) "IMO-audit": en audit, der udføres efter bestemmelserne i resolution A.1067(28) ("Framework and Procedures for the IMO Member States Audit") i den gældende affattelse, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)".
- (b) Følgende litraer tilføjes:
- "f) "Konventioner": de konventioner med protokoller og ændringer dertil og tilhørende koder af bindende karakter, i den gældende affattelse, der er defineret i artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

³² EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

³³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

2009/16/EF³⁴, med undtagelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, 2006 (MLC 2006)

- g) "III-koden": del 1 og 2 i resolution A.1070(28) ("IMO Instruments Implementation Code") som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), med undtagelse af punkt 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 og 32 i del 2
- h) "flagstatssynsansvarlig": en offentligt ansat, der er behørigt bemyndiget af og udelukkende arbejder for en medlemsstats kompetente myndighed med henblik på at udføre syn og audit i forbindelse med myndighedscertifikater, og som opfylder kravet om uafhængighed i artikel 8, stk. 1
- i) "flagstatsinspektør": en offentligt ansat, der udelukkende arbejder for og er behørigt bemyndiget af en medlemsstats kompetente myndighed til at udføre supplerende flagstatsinspektioner, og som opfylder kravet om uafhængighed i artikel 8, stk. 1 og minimumskriterierne i bilag XI til direktiv 2009/16/EF
- j) "andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner": en person, der ikke udelukkende er ansat af, men indgår i et kontraktligt forhold med medlemsstatens kompetente myndighed, og som er behørigt bemyndiget af denne og må udføre visse inspektioner, bortset fra lovpligtige syn, som specificeret af den kompetente myndighed, og som opfylder de kriterier vedrørende kommunikation, kvalifikationer og uafhængighed, der er fastsat i artikel 8, stk. 1
- k) "supplerende flagstatsinspektion": en inspektion om bord, der ikke fører til certificering
- j) "HSSC": resolution A.1156(32) ("Survey Guidelines under the Harmonised System of Survey and Certification (HSSC)", 2021, i den gældende affattelse som vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)".

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

"1. Inden den pågældende medlemsstat giver tilladelse til drift af et skib, som har fået ret til at føre dens flag, træffer den de foranstaltninger, den finder relevante, for at sikre, at det pågældende skib opfylder de gældende internationale regler og forskrifter. Den undersøger navnlig skibets sikkerhedshistorie ved hjælp af inspektionsrapporterne og certifikaterne i den database, der er omhandlet i artikel 6a. Den rådfører sig om nødvendigt med den tidligere flagstat for at få fastslået, hvorvidt udestående fejl og mangler eller sikkerhedsspørgsmål, som sidstnævnte har konstateret, fortsat ikke er afhjulpet."

(3) Følgende indsættes som artikel 4a-4c:

"Artikel 4a

Sikkerheden på skibe, der fører en medlemsstats flag

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

1. Med hensyn til international skibsfart anvender medlemsstaterne fuldt ud de obligatoriske flagstatsrelaterede bestemmelser, der er fastsat i IMO-konventionerne, i overensstemmelse med betingelserne og for de skibe, der er omhandlet deri, og anvender III-koden i bilaget til dette direktiv, med undtagelse af punkt 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 og 32 i del 2.
2. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe, der har ret til at føre deres flag, overholder internationale regler og standarder. Disse foranstaltninger omfatter følgende:
 - (a) forbud mod, at skibe afsejler, før de opfylder de internationale regler og standarder
 - (b) sikring af, at skibe, der har ret til at føre deres flag, er blevet synet i overensstemmelse med retningslinjerne for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering (HSSC), og
 - (c) udførelse af supplerende flagstatsinspektioner af skibe for at kontrollere, at skibets faktiske tilstand er i overensstemmelse med de certifikater, det medfører.
3. Medlemsstaterne sikrer, at eventuelle fejl og mangler, der er bekræftet eller konstateret ved en inspektion, der er udført i henhold til stk. 2, litra c), udbedres.
4. Når en inspektion er afsluttet, udarbejder flagstatsinspektøren en rapport på grundlag af bilag IX til direktiv 2009/16/EF."

"Artikel 4b

Krav til sikkerhed og forebyggelse af forurening

1. Hver medlemsstat sikrer, at dens administration råder over passende ressourcer, der svarer til størrelsen og typen af dens flåde, navnlig med henblik på at opfylde forpligtelserne i artikel 4a og nærværende artikels stk. 2 og 3.
2. Hver medlemsstat sikrer, at der føres tilsyn med de aktiviteter, der udføres af flagstatssynsansvarlige, flagstatsinspektører og anerkendte organisationer, og deltager i den EU-ordning for tilsyn med anerkendte organisationer, der oprettes af gruppen på højt plan om flagstatsanliggender som omhandlet i artikel 9a, stk. 1.
3. Hver medlemsstat opbygger eller opretholder en kapacitet til konstruktionsundersøgelse og teknisk beslutningstagning, der svarer til størrelsen og typen af dens flåde.
4. For at sikre en harmonisering af de supplerende flagstatsinspektioner, der er omhandlet i artikel 4a, stk. 2, litra c), vedtager Kommissionen efter høring af gruppen på højt plan om flagstatsanliggender som omhandlet i artikel 9a, stk. 1, gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge ensartede foranstaltninger vedrørende minimumskravene til gennemførelsen af de forpligtelser, der er omhandlet i stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10, stk. 2."

"Artikel 4c

Fælles kapacitetsopbygning for flagstatens personale

1. Medlemsstaterne sikrer, at personale, der har ansvaret for at udføre, eller som udfører syn, inspektioner og audit af skibe og rederier, er omfattet af den harmoniserede ordning, jf. stk. 2.

2. Kommissionen, der indhenter rådgivning fra gruppen på højt plan om flagstatsanliggender som omhandlet i artikel 9a, stk. 1, opretter en fælles ordning for kapacitetsopbygning (efteruddannelse på nationalt plan) for medlemsstaternes flagstatssynsansvarlige og flagstatsinspektører og holder den ajour under hensyntagen til nye teknologier og nye eller yderligere forpligtelser, der følger af de relevante internationale instrumenter."

(4) Artikel 5 ændres således:

(a) Det eneste stykke nummereres som stk. 1.

(b) Følgende tilføjes som stk. 2:

"2. Medlemsstaterne udarbejder og gennemfører et passende kontrol- og overvågningsprogram, der, hvor det er relevant, gør brug af Unionens maritime informationsudvekslingssystem ("SafeSeaNet"), der er omhandlet i artikel 22a, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF³⁵ og bilag III dertil, med henblik på at sikre en rettidig reaktion på de situationer, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, samt sikkerhedshændelser og formodet forurening."

(5) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Elektroniske oplysninger og udveksling

1. Medlemsstaterne sikrer, at mindst følgende oplysninger om skibe, der fører deres flag, opbevares og gøres tilgængelige i et elektronisk format, der er kompatibelt og interoperabelt med Unionens maritime sikkerhedsdatabaser:

- (a) skibets kendetegn (navn, IMO-nummer, mv.)
- (b) myndighedscertifikaterne (fuldstændige, foreløbige eller midlertidige), herunder datoer for syn, eventuelle yderligere og supplerende syn og audit
- (c) navnet på de anerkendte organisationer, der har deltaget i certificering og klassificering af skibet
- (d) navnet på den kompetente myndighed, der har foretaget inspektion af skibet i henhold til bestemmelserne om havnestatskontrol, og datoerne for disse inspektioner
- (e) resultatet af inspektioner som led i havnestatskontrol (fejl og mangler: ja eller nej, tilbageholdelse: ja eller nej)
- (f) navnet på skibe, der er ophørt med at føre den pågældende medlemsstats flag i de foregående 12 måneder
- (g) rapport(er), der er udarbejdet efter et flagstatssyn eller en flagstatsinspektion, der er foretaget i henhold til artikel 4a, stk. 2, litra b) eller c).

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

2. Oplysningerne sendes til den inspektionsdatabase, der er fastsat bestemmelser om i artikel 6a. Der sendes også en kopi af inspektionsrapporten til skibsføreren."

(6) Følgende indsættes som artikel 6a:

"Artikel 6a

Inspektionsdatabase

1. Kommissionen opretter, vedligeholder og ajourfører en inspektionsdatabase, der indeholder de oplysninger, der er omhandlet i artikel 6. Alle medlemsstater forbindes til denne database. Inspektionsdatabasen skal være baseret på den inspektionsdatabase, der er omhandlet i artikel 24 i direktiv 2009/16/EF, og skal have samme funktionaliteter som sidstnævnte database.

2. Medlemsstaterne sikrer, at oplysningerne vedrørende inspektioner, der gennemføres i overensstemmelse med dette direktiv, herunder oplysninger om fejl og mangler, overføres til inspektionsdatabasen uden ophold, så snart den eller de rapporter, der udarbejdes i henhold til artikel 4a, stk. 4, er afsluttet.

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

4. Medlemsstaterne skal have adgang til alle de oplysninger, der er registreret i den inspektionsdatabase, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, og til den inspektionsordning, der er omhandlet i direktiv 2009/16/EF. Intet i dette direktiv er til hinder for, at sådanne oplysninger udveksles mellem de relevante kompetente myndigheder i og mellem medlemsstaterne, med Kommissionen eller med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002³⁶.

5. Medlemsstaterne sikrer, at de myndighedscertifikater, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b), overføres elektronisk til den inspektionsdatabase, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, ved hjælp af de funktionelle og tekniske specifikationer for en harmoniseret elektronisk meldegrænseflade, der er fastsat bestemmelser om i artikel 24a i direktiv 2009/16/EF."

(7) Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse og præstationer

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at blive omfattet af en IMO-audit af deres administration mindst en gang hvert syvende år og offentliggør resultatet af auditten samt eventuelle afhjælpende foranstaltninger i databasen for Global Integrated Shipping Information System (GISIS), som er oprettet af IMO. Medlemsstaterne stiller desuden de samme oplysninger til rådighed for offentligheden i overensstemmelse med den relevante nationale lovgivning om fortrolighed.

³⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

2. Medlemsstaterne sikrer, at Kommissionen med bistand fra EMSA kan deltage i IMO-auditprocessen som observatør, og at enhver auditrapport og oplysninger om efterfølgende foranstaltninger, der er truffet, omgående stilles til rådighed for Kommissionen.

3. For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv, for at overvåge flagstatsoverholdelsen generelt og overvåge, hvordan EU-ordningen for tilsyn med anerkendte organisationer fungerer, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel xx i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) xx/xx³⁷ [EMSA-forordningen - skal vedtages]."

(8) Artikel 8 ændres således:

(a) Stk. 1 affattes således:

"Hver medlemsstat indfører og vedligeholder et kvalitetsstyringssystem, der omfatter alle registre under dens myndighed for alle flagstatsrelaterede aktiviteter, der udøves af dens administration. Et sådant kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder.

Kvalitetsstyringssystemet skal definere ansvarsområder, bemyndigelse og det indbyrdes forhold mellem alt flagstatspersonale, herunder andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der har relation til og indvirker på sikkerhed og forebyggelse af forurening. Dette ansvar skal dokumenteres med angivelse af typen og omfanget af det inspektionsarbejde, der kan udføres af andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner, og det skal også præciseres, hvordan dette personale skal kommunikere og rapportere.

Hver medlemsstat sikrer, at andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner, har den nødvendige uddannelse og efteruddannelse og bliver overvåget svarende til de opgaver, de er bemyndiget til at udføre.

Alt personale, der udfører et syn eller en inspektion, skal underskrive en erklæring om, at der ikke foreligger interessekonflikter, der attesterer deres uafhængighed i forhold til det arbejde, der skal udføres, og som opbevares af medlemsstatens ansvarlige myndighed."

(b) Følgende stykker tilføjes:

"2a. Medlemsstaterne evaluerer hvert år deres præstationer og udpeger områder, hvor der kan foretages forbedringer, på grundlag af resultaterne af de aktiviteter, der udføres inden for rammerne af kvalitetsstyringssystemet som omhandlet i denne artikels stk. 1, og flagstatens præstationer, jf. nærværende artikels stk. 2b samt artikel 7.

2b. For at sikre en fælles harmoniseret præstationsordning med henblik på stk. 2a vedtager Kommissionen efter høring af den gruppe på højt plan om flagstatsanliggender, der er omhandlet i artikel 9a, stk. 1, gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge de nærmere bestemmelser for en revideret præstationsordning, jf. nærværende artikels stk. 2. Gennemførelsesretsakterne vedtages i henhold til artikel 10, stk. 2.

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) xx/xx ...[EMSA-forordningen].

Der skal ved evalueringen af flagstaternes præstationer bl.a. tages hensyn til resultaterne af flagstatsinspektioner, tilbageholdelsesprocenten ved havnestatskontrol, ulykkesstatistikker, kommunikations- og informationsprocedurer, statistikker over årlige tab (dog ikke konstruktiv totaltab) samt eventuelle andre egnede præstationsindikatorer, med henblik på at konstatere, om personalet, ressourcerne og de administrative procedurer er tilstrækkelige med henblik på opfyldelse af flagstaternes forpligtelser.

2c. Kommissionen offentliggør og ajourfører oplysninger om flagstaternes præstationer på et offentligt websted."

- (9) Artikel 9 udgår.
- (10) Følgende nye artikler indsættes:

"Artikel 9a

Gruppe på højt plan om flagstatsanliggender

1. Kommissionen nedsætter en gruppe på højt plan om flagstatsanliggender, som skal drøfte flagstatsspørgsmål og lette udvekslingen af erfaringer mellem medlemsstaternes nationale myndigheder og flagstatsekspert og -inspektører, herunder eventuelt fra den private sektor.

Gruppen på Højt Plan vedrørende Flagstatsanliggender sammensættes af repræsentanter for medlemsstaterne og for Kommissionen bistået af EMSA.

Den vedtager selv sin forretningsorden.

2. Gruppen på Højt Plan vedrørende Flagstatsanliggender har bl.a. til opgave at:

- (a) fremsætte henstillinger om en fælles tilgang til flagstatsinspektioner, procedurer og retningslinjer for kontrol med skibe
- (b) bistå Kommissionen med at udarbejde et fælles rapporteringsformat, herunder en tidsplan for flagstatsinspektioner/overvågning af anerkendte organisationer
- (c) bistå Kommissionen med at udvikle den tekniske metode til fastlæggelse af, hvad der udgør passende ressourcer, der svarer til flådens størrelse og type, jf. artikel 4b
- (d) bistå Kommissionen med at udpege eventuelle foranstaltninger med henblik på at forbedre den kapacitetsopbygning, der er omhandlet i artikel 4c, navnlig med hensyn til at holde viden om ændringer i konventioner og som følge af nye teknologier ajour
- (e) udarbejde og gennemføre EU-ordningen for tilsyn med og overvågning af anerkendte organisationer som omhandlet i artikel 7
- (f) yde vejledning i, hvordan oplysningerne i Unionens relevante maritime databaser kan anvendes til at forberede flagstatsinspektioner/overvågning af anerkendte organisationer med henblik på større effektivitet i forbindelse med anvendelsen/sammenlægningen af ressourcer til overvågning af anerkendte organisationer, f.eks. opdeling på fokusområder
- (g) bistå Kommissionen med den tekniske udvikling af de præstationskriterier, der er omhandlet i artikel 8, stk. 2b

- (h) bistå Kommissionen med at udarbejde vejledning, modeller og lignende med henblik på de rapporteringsforpligtelser, der er omhandlet i artikel 9b
- (i) bistå med analyse af flagstatens præstationer, audit af kvalitetsstyringssystemer og IMO-audit i form af sammenligning af resultater og opfølgende foranstaltninger for at fastlægge bedste praksis
- (j) bistå Kommissionen med at udpege eventuelle foranstaltninger med henblik på at fastlægge:
 - i) harmoniserede procedurer for anvendelsen af undtagelser og ækvivalente bestemmelser i henhold til IMO-konventionerne
 - ii) harmoniserede fortolkninger af spørgsmål i konventionerne, der er overladt til administrationernes skøn
 - iii) ensartede fortolkninger af bestemmelserne i konventionerne."

"Artikel 9b

Oplysninger og data

Kommissionen opretter et elektronisk rapporteringsværktøj til indsamling af oplysninger og data fra medlemsstaterne vedrørende dette direktiv. Medlemsstaterne underretter regelmæssigt og mindst en gang om året Kommissionen om:

- (a) forvaltningen af kravene til sikkerhed og forebyggelse af forurening
 - i) størrelsen, angivet i bruttotonnage, og alderen af deres flåde af konventionelle skibe
 - ii) antallet af flagstatsinspektører/flagstatssynsansvarlige/auditorer og andet personale, der bistår ved udførelsen af inspektioner
 - iii) antallet af flagstatssyn, -inspektioner og -audit, som de har udført som flagstater
 - iv) antallet af skibe, der skifter til eller fra en medlemsstats flag, angivet efter skibstype og oprindelses- eller bestemmelsesland
 - (b) kvalitetsstyring og audit
 - i) planlagte eller bekræftede datoer for IMO-audit
 - ii) planlagte eller bekræftede datoer for audit af kvalitetsstyringssystemet samt omfanget af kvalitetsstyringssystemets certificering
 - (c) delegering af beføjelser
 - i) anerkendte organisationer, delegerede opgaver og certifikater udstedt på medlemsstatens vegne."
- (11) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EF) nr. 2099/2002. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

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

(12) Følgende indsættes som artikel 10a:

"Artikel 10a

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10b vedrørende ændringer af bilag 1 for at tage hensyn til nye flagstatsrelaterede bestemmelser og forpligtelser, der er udarbejdet på internationalt plan, navnlig i IMO.

Ændringer af IMO-konventionerne og IMO's Instruments Implementation Code (III-koden) kan i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002 udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde."

(13) Følgende indsættes som artikel 10b:

"Artikel 10b

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [xx] 202X. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 10a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10a træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-

Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

- (14) Teksten i bilaget til dette direktiv indsættes som bilag til direktiv 2009/21/EF.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*OP: indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT (AGENTURER)

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport — Sikkerhed til søs

1.3. Forslaget vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning³⁸

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltninger

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det generelle mål er at ændre direktiv 2009/21/EF for at: 1) opretholde lige vilkår og undgå markedsforvriddninger 2) sikre et højt søfartssikkerhedsniveau 3) forebygge havforurening, der forårsages af ulykker til søs. Denne revision bør derfor også bidrage til verdensmål 3 for bæredygtig udvikling ("Sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper") og verdensmål 14 ("Bevare og sikre bæredygtig brug af verdens have og deres ressourcer").

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

De specifikke mål med direktivet er at:

Tilpasse flagstatsdirektivet til de nye internationale regler.

Sikre passende inspektioner og overvågning/tilsyn.

Sikre større udbredelse af digitale løsninger.

Sikre en harmoniseret tilgang med hensyn til forståelse, rapportering og måling af flagstatsflådernes præstationer og opgaver.

³⁸ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) eller b).

1.4.3. *Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget forventes at føre til et harmoniseret højt sikkerhedsniveau i hele Unionen som følge af flagstatskontrol og indføre digitaliserede løsninger til støtte for en effektiv overvågning af skibe, udførelse af enhver form for inspektion af skibe med henblik på flagstatskontrol og udveksling af relevante oplysninger. Det forventes også at forbedre det indre markeds funktion ved at gøre reglerne klarere og fjerne enhver tvetydighed for så vidt angår flagstatsmyndighedernes forståelse af disse regler.

Forslaget forventes også at reducere antallet af personer, der mister livet eller kommer til skade, samt mængden af bunkerfuel, der går tabt til søs.

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 1 vil blive vurderet på grundlag af IMO-audit og overvåget ved hjælp af IMO GISIS og EMSA's besøg i medlemsstaterne, der tager sigte på at kontrollere gennemførelsen af direktivet på vegne af Kommissionen.

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 2 vil blive vurderet på grundlag af det antal flagstatsinspektionsrapporter, der deles, anvendelsen af resultaterne, opfølgningen i samarbejde med de anerkendte organisationer, eventuelle sikkerhedsanbefalinger udstedt til flagstatsadministrationer, antallet af fartøjer, der er optaget i, suspenderet eller slettet fra flagregistre, hvilket vil blive overvåget ved hjælp af THETIS-systemet og flagstatsadministrationernes rapporter. Virksomheden vil også blive vurderet på grundlag af antallet af tekniske medarbejdere og inspektioner, den andel inspektioner, der er foretaget på skibe i den flåde, der fører medlemsstaternes flag, og antallet af flagstatsinspektører pr. skib, hvilket rapporteres ved hjælp af det særlige rapporteringsværktøj.

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 3 vil blive vurderet på grundlag af antallet af e-certifikater og e-flagstatsrapporter, der indsendes i rapporteringsmodulet (THETIS).

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 4 vil blive vurderet på grundlag af indikatorerne i præstationsmålingsordningen.

1.5. *Begrundelse for forslaget/initiativet*

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

EMSA vil skulle gennemføre tekniske løsninger til registrering af e-certifikater og indberetning af e-certifikater og e-flagstatsinspektionsrapporter, ligesom EMSA vil skulle udvikle værktøjer til validering og nye moduler. EMSA vil også skulle udvikle en mekanisme og skabelon til rapportering af oplysninger og statistikker og indføre fælles kapacitetsopbygning og harmoniseret efteruddannelse for flagstatsinspektører og/eller flagstatssynsansvarlige og/eller auditorer ved at udvikle et fælles uddannelsesprogram for flagstatsinspektører og uddannelse af flagstatssynsansvarlige vedrørende nye teknologier, herunder, men ikke begrænset til, vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, som er særlig relevante i lyset af Fit for 55-pakken, samt automatisering.

I 2025 vil der være behov for yderligere 1 fuldtidsækvivalent til at udvikle det nye modul for e-certifikater og yderligere 1 fuldtidsækvivalent til at levere specialiserede IT-færdigheder og maritim viden i de maritime støttetjenester.

- 1.5.2. *Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående)

Uden en EU-indsats ville den nuværende juridiske usikkerhed fortsat bestå, og EU's medlemsstater ville gennemføre internationale forpligtelser i national lovgivning på en ukoordineret måde. I sidste ende ville dette være til skade for beskyttelsen af EU-borgerne, sikkerheden til søs og miljøet. Med indarbejdelsen af de internationale regler i EU-retten fastsættes der også bestemmelser om den omfattende støtte, som EMSA tilbyder medlemsstaterne med hensyn til målretning, registrering og udveksling af inspektionsresultater og efteruddannelse i de flagstatsinspektioner, de udfører. De rejsende og borgerne generelt kan være forvisset om, at der findes en ensartet sikkerhedsstandard i hele EU, og at resultaterne af inspektioner (både flagstatsinspektioner og havnestatskontroller) deles og overvåges, således at der ikke er et svagt led i søfartssikkerhedskæden.

Forventet merværdi af en indsats på EU-plan (efterfølgende)

Direktivet bør sikre en effektiv gennemførelse af internationale regler, navnlig IMO's III-kode. De retlige forpligtelser og den håndhævelse, som flagstatsdirektivet medfører, giver mulighed for større harmonisering, konsekvens og sammenhæng mellem medlemsstaterne og deres ansvar.

Direktivet sikrer en harmoniseret og sammenhængende tilgang for så vidt angår skibe, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, ved at indarbejde og konsolidere bindende internationale regler og skabe retssikkerhed i EU's retsorden.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Flagstatsdirektivet sikrer en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationale regler i og i henhold til EU-lovgivningen samt kræver og tilskynder til et samarbejde mellem medlemsstaterne. Det blev i forbindelse med evalueringen af direktivet imidlertid fremhævet, at der er behov for en bredere afbalancering af EU's søfartssikkerhedspolitik. Dette kræver en styrkelse af de regler på EU-plan, der udgør den "første forsvarslinje", og af de foranstaltninger vedrørende overholdelse og forebyggelse, der henhører under flagstaternes ansvar. De nuværende politikker fokuserer på medlemsstaterne som havne- og kyststater og i mindre grad som flagstater. De relevante flagstatsrelaterede dele af den obligatoriske III-kode mangler derfor.

Resultaterne af den efterfølgende evaluering fremgår af den konsekvensanalyse, der ledsager dette initiativ (sammenfattet i bilag 7).

- 1.5.4. *Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Den foreslåede revision er et vigtigt resultat af Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, som fastlægger EU's vision for fremtidens transportsystem. I strategien bebudes det, at Kommissionen i 2021 agter at indlede en større revision af den eksisterende lovgivning om flagstatens ansvar, havnestatskontrol og undersøgelse af ulykker (under flagskibsinitiativ 10 — Forbedring af transportsikkerheden).

Den foreslåede revision vil skabe synergier med andre dele af EU's regelsæt, navnlig direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol og direktiv 2009/18/EF om undersøgelse af ulykker.

Forslaget er foreneligt med den nuværende flerårige finansielle ramme, selv om det vil kræve omprogrammering inden for udgiftsområde 1 for så vidt angår det årlige bidrag til EMSA (budgetmæssig kompensation ved en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under Connecting Europe-faciliteten (CEF) — Transport (02 03 01)). Det aktuelle forslags budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i budgettet til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

De budgetmæssige virkninger af dette initiativ vedrører de yderligere ressourcer, der er nødvendige for EMSA's styrkede rolle med hensyn til at støtte opfyldelsen af flagstatens forpligtelser (dvs. i forbindelse med e-certifikater, udvikling og vedligeholdelse af et rapporteringsmodul (THETIS) til brug ved indgivelsen af elektroniske certifikater på tværs af flagstater og anerkendte organisationer, værktøjer til validering og inspektion, et modul til e-flagstatsinspektionsrapporter, rapporteringsstatistikker, videreudvikling af rapporteringsværktøjer/gateway til støtte for applikationerne og i forbindelse med kapacitetsopbygning, udvikling af fælles efteruddannelsesprogrammer for flagstatsinspektører og efteruddannelse i nye teknologier, herunder, men ikke begrænset til, vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og automatisering) i henhold til det foreslåede direktiv.

Det yderligere behov for menneskelige ressourcer kan ikke dækkes ved omfordeling; de yderligere budgetbehov vil blive dækket gennem udligning inden for eksisterende programmer, der forvaltes af GD MOVE under den nuværende flerårige finansielle ramme.

Forhøjelsen af bevillingerne til EMSA vil blive opvejet af en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF — Transport (02 03 01). Det aktuelle forslags budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i budgettet til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

Ubegrænset varighed

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ [*ikke relevant*]
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)³⁹

Direkte forvaltning ved Kommissionen via

- gennemførelsesorganer

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt.

Bemærkninger

Forvaltningen af det foreslåede direktiv vil generelt blive varetaget af Kommissionens tjenestegrene, eventuelt bistået af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Medlemsstaterne skal gennemføre direktivets bestemmelser inden for den fastsatte frist.

³⁹ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv.

EMSA aflægger på vegne af Kommissionen besøg i medlemsstaterne for at kontrollere indsatsen i praksis. Eventuelle mangler og områder, hvor der er behov for forbedringer, angives i besøgsrapporterne.

Kommissionen og/eller EMSA deltager som observatører i Den Internationale Søfartsorganisations audit som supplement til EMSA's besøg og inspektioner på vegne af Kommissionen. EMSA vil desuden foretage horisontale analyser, der skal give en indikation af, hvordan lovgivningen fungerer, og afdække mangler og udpege afhjælpende tiltag. Agenturet skal ligeledes aflægge rapport til Kommissionen og medlemsstaterne, og resultaterne vil formodentlig blive drøftet på workshops.

Kommissionen vil også nedsætte flagstatsekspertgruppen for at fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv. Kommissionen vil blive bistået af EMSA, hvor det er relevant, med hensyn til at tilvejebringe IT-tjenesterne og udvikle de IT-værktøjer, der er nødvendige for at opfylde de rapporterings-, overvågnings- og kontrolbestemmelser, der er fastsat i det foreslåede direktiv, og med hensyn til at tilrettelægge efteruddannelseskurser. Medlemsstaterne skal gennemføre direktivet i national lovgivning inden for den frist, der er fastsat i direktivet. Håndhævelsesaktiviteterne vil blive gennemført som led i den eksisterende kontrol, navnlig i forbindelse med flagstatskontrollen og flagstatens præstationsordning.

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

Selv om Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv, vil Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed være ansvarligt for udførelsen af sine aktiviteter og for gennemførelsen af sin interne kontrolramme. EMSA vil skulle udvikle IT-værktøjer og -moduler samt tilbyde flagstatskontrollørerne efteruddannelse, og medlemsstaterne vil skulle sørge for håndhævelse af reglerne.

EMSA har de bedste forudsætninger for at foretage rapportering og vurdering af overensstemmelsesopgaver, da der er tale om teknisk arbejde, der kræver stor ekspertise inden for dataforvaltning samt et indgående kendskab til komplekse tekniske spørgsmål i forbindelse med elektroniske certifikater og efteruddannelse.

Medlemsstaterne har de bedste forudsætninger, også i henhold til folkeretten, til at håndhæve det foreslåede direktiv, navnlig ved fortsat at håndhæve flagstatskontrollen på en harmoniseret måde.

GD MOVE vil foretage den nødvendige kontrol i overensstemmelse med den tilsynsstrategi, der blev vedtaget i 2017 vedrørende generaldirektoratets forbindelser med decentrale agenturer og fællesforetagender. GD MOVE skal i henhold til nævnte strategi overvåge resultatindikatorerne for gennemførelsen af budgettet, de anbefalinger, der fremsættes i forbindelse med audit, og administrative spørgsmål. Agenturet forelægger en rapport hvert halve år. Kontrollen af agenturets tilsyn og den dertil knyttede finansielle og budgetmæssige forvaltning er i overensstemmelse med GD MOVE's kontrolstrategi, der blev ajourført i 2022.

De supplerende ressourcer, EMSA har fået stillet til rådighed, vil være omfattet af EMSA's interne kontrol- og risikostyringssystem, som er tilpasset til de relevante internationale standarder og omfatter specifikke kontroller for at forhindre interessekonflikter og sikre beskyttelse af whistleblowere.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

I henhold til den foreslåede revision af direktivet vil der på den ene side blive afsat yderligere finansiering til EMSA, som har til opgave både at udvikle IT-værktøjer og -moduler og tilbyde efteruddannelse til flagstatskontrollører, og på den anden side til Kommissionen.

EMSA har det fulde ansvar for gennemførelsen af sit budget, mens GD MOVE er ansvarligt for den regelmæssige betaling af de bidrag, der fastsættes af budgetmyndigheden. Den forventede fejlrisiko ved betaling og afslutning svarer til den, der er knyttet til budgettilskuddene til agenturet.

De yderligere opgaver, der følger af det foreslåede direktiv, forventes ikke at medføre yderligere specifikke kontroller. Derfor forventes kontrolomkostningerne for GD MOVE (målt i forhold til værdien af de forvaltede midler) at forblive stabile.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Den foreslåede revision af direktivet indeholder en række bestemmelser, der specifikt tager sigte på at forebygge svig og uregelmæssigheder. Medlemsstaterne skal råde over et kvalitetsstyringssystem for at certificere, at deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation er passende med henblik på at opfylde deres forpligtelser. Systemet skal certificeres og efterfølgende gøres til genstand for en audit med jævne mellemrum. Medlemsstaterne skal dele resultaterne af de audit, der udføres af IMO og det akkrediterede organ, med Kommissionen og/eller EMSA, således at de nationale flagstatsmyndigheder kan opretholde certificeringen af deres kvalitetsstyringssystem.

EMSA følger de decentraliserede EU-agenturers principper for bekæmpelse af svig i overensstemmelse med Kommissionens tilgang. I marts 2021 vedtog agenturet en ajourført strategi for bekæmpelse af svig baseret på den metode og vejledning i strategien for bekæmpelse af svig, som OLAF har fremlagt, og på GD MOVE's strategi for bekæmpelse af svig. Den udgør en ramme for forebyggelse og afsløring og fastsætter betingelserne for undersøgelser af svig på agenturniveau. EMSA tilpasser og forbedrer løbende sine politikker og foranstaltninger for at fremme den højeste grad af integritet hos EMSA's personale, støtte en effektiv forebyggelse og afsløring af risikoen for svig og fastlægge passende procedurer for indberetning og håndtering af potentielle tilfælde af svig og resultaterne heraf. Endvidere vedtog EMSA i 2015 sin politik for forebyggelse af interessekonflikter i bestyrelsen.

EMSA samarbejder med Kommissionens tjenestegrene om forebyggelse og bekæmpelse af svig og uregelmæssigheder. Kommissionen vil sikre, at dette samarbejde fortsætter og styrkes.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁴⁰	fra EFTA-lande ⁴¹	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁴²	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	02 10 02	IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ

⁴⁰ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁴¹ EFTA: Den Europæiske Frihandels-sammenslutning.

⁴² Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA- lande	fra kandidat- lande og potentielle kandidat- lande	fra andre tredje- lande	andre formåls- bestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
Afsnit 1:	Forpligtelser	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Betalinger	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Afsnit 2:	Forpligtelser	(1a)					
	Betalinger	(2a)					
Afsnit 3:	Forpligtelser	(3a)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Betalinger	(3b)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
Bevillinger I ALT Til EMSA	Forpligtelser	=1+1a +3a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Betalinger	=2+2a +3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
GD: <.....>						
• Menneskelige ressourcer						
• Andre administrationsudgifter						
I ALT GD <.....>						
	Bevillinger					

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme					
Forpligtelser	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
Betalinger	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

3.2.2. Anslåede virkninger for EMSA's bevillinger

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type ⁴³	Gnsntl. omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁴⁴																			
- Resultat																			
- Resultat																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
OMKOSTNINGER I ALT																			

Beløbene afspejler, hvor det er relevant, summen af Unionens bidrag til agenturet og agenturets øvrige indtægter (gebyrer og afgifter).

⁴³ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁴⁴ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Anslåede virkninger for EMSA's menneskelige ressourcer

3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler) Beløbene afspejler, hvor det er relevant, summen af Unionens bidrag til agenturet og agenturets øvrige indtægter (gebyrer og afgifter).

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
--	------------	------------	------------	-----------------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Midlertidigt ansatte (AST)					
Kontraktansatte					
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

Personalebehov (i årsværk):

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
--	------------	------------	------------	-----------------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	2	2	2	2	2
Midlertidigt ansatte (AST)					
Kontraktansatte					
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

EMSA vil begynde at forberede ansættelsen, så snart forslaget er vedtaget. Omkostningerne anslås ud fra den antagelse, at de to fuldtidsækvivalenter ansættes pr. 1. juli 2025. Der er derfor kun behov for 50 % af HR-udgifterne i det første år.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer i det overordnede generaldirektorat

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i hele enheder (eller højst med en decimal)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 og 20 01 02 02 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i årsværk) ⁴⁵							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
Budgetpost(er) (angiv nærmere) ⁴⁶	— i hovedsædet ⁴⁷						
	— i delegationerne						
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, UNE, V — direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT							

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i

⁴⁵ KA = kontraktansatte, LA = lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter, V = vikarer, JMD = juniormedarbejdere i delegationerne.

⁴⁶ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

⁴⁷ Primært for EU's samhørighedsfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond (EHFAF).

generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

Beskrivelsen af, hvordan udgifterne til fuldtidsækvivalenterne er beregnet, bør medtages i afsnit 3 i bilag V.

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

De opgaver, der pålægges EMSA, vil kræve omprogrammering af budgetposten for det årlige bidrag til agenturet (02 10 02) under den nuværende flerårige finansielle ramme. Forhøjelsen af bevillingerne til EMSA vil blive opvejet af en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF — Transport (02 03 01) under den nuværende flerårige finansielle ramme. Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres⁴⁸.

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁴⁸ Jf. artikel 12 og 13 i Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2093 af 17. december 2020 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁴⁹					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ...								

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Det angives, hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

⁴⁹ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.