



Bruxelles, den 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Dette forslag vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol¹.

Direktiv 2009/16/EF (i det følgende benævnt "direktivet") regulerer havnestatskontrolinspektioner på EU-plan. Havnestatskontrol er en ordning for inspektion af fremmede skibe i andre end flagstatens havne, der foretages af havnestatsinspektører med henblik på at kontrollere, at skibsførerens, officerernes og besætningens kompetencer samt skibets tilstand og udstyr opfylder kravene i internationale konventioner, og, hvis de befinder sig i EU, gældende EU-ret. Havnestatskontrol er derfor vigtig for søfartssikkerheden og beskyttelsen af havmiljøet.

Som følge af søtransportens historie og internationale karakter er der på dette område udviklet en særlig reguleringsmæssig struktur. På globalt plan blev de internationale retlige rammer vedtaget inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation² (IMO), og reglerne for arbejds- og levevilkår om bord på skibe er fastlagt af et andet FN-agentur, nemlig Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

Det er den stat, hvori skibet er registreret, og under hvilken skibets nationalitet henhører (flagstaten), som har det primære ansvar for at overvåge skibets overholdelse af IMO's og ILO's standarder. Flagstatens regler finder dog kun anvendelse på fartøjer, der fører dens flag. Der findes fortsat flagstater, som er villige til at lade substandardskibe operere under deres flag, eller som ikke er i stand til på tilstrækkelig vis at håndhæve de internationale regler. Mange af IMO's vigtigste tekniske konventioner indeholder derfor bestemmelser om, at fartøjer skal inspiceres, når de anløber en fremmed havn, for at sikre, at de overholder de internationale krav.

For at forbedre effektiviteten begyndte havnestater, som foretager havnestatskontroller, på systematisk vis at koordinere deres arbejde på regionalt plan. Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol³ (i det følgende benævnt "Paris MOU"), som blev udarbejdet i 1982, er den første af ni globale mellemstatslige strukturer. Alle 24 havnestater i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) samt Canada, Den Russiske Føderation⁴ og Det Forenede Kongerige har undertegnet Paris MOU. EU er ikke medlem.

Direktivet om havnestatskontrol indeholder procedurer og værktøjer i relation til Paris MOU som aftalt i 2009. Paris MOU og direktivet om havnestatskontrol er baseret på principperne om byrdefordeling og målrettede, harmoniserede inspektioner. Kommissionen yder sammen med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) den nødvendige tekniske bistand til alle medlemsstater i EØS og Paris MOU med henblik på at afgøre, hvilke fartøjer der skal inspiceres, og at rapportere og dele resultaterne af havnestatskontrolinspektionerne via THETIS-databasen (som forvaltes af EMSA) og forestår oplæring i, hvordan inspektionerne skal gennemføres. EØS-medlemsstaterne modtager desuden oplysninger om,

¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

² Internationale regler omfatter 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 af 1966 om lastelinjer og konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (COLREG 72).

³ www.parismou.org.

⁴ Efter invasionen af Ukraine blev Den Russiske Føderations medlemskab af Paris MOU suspenderet i maj 2022.

hvilke fartøjer der er planlagt til at anløbe deres havne, via Unionens maritime informationsudvekslingssystem "SafeSeaNet"⁵, således at de har mulighed for at planlægge deres inspektioner.

Hovedformålene med direktivet om havnestatskontrol er at:

- i) forbedre søfartssikkerheden løbende
- ii) forbedre miljøpåvirkningen og forebyggelsen af forurening løbende
- iii) forbedre arbejds- og levevilkårene om bord løbende
- iv) hindre konkurrenceforvridning.

Derfor er de centrale elementer i EU's havnestatskontrolordning at:

- i) anvende en harmoniseret tilgang til inspektioner og tilbageholdelser
- ii) hver medlemsstat påtager sig en årlig inspektionsforpligtelse
- iii) udpege skibe til inspektion på grundlag af de enkelte skibes risikoprofiler og
- iv) foretage registreringer og dele oplysninger (inspektionsdatabase).

Efter direktivets ikrafttrædelse er det blevet ændret med henblik på håndhævelse af konventionen af 2006 om søfarendes arbejdsforhold (MLC, 2006)⁶. Der gælder i EU desuden særlige regler for færger i rutefart⁷, forsikringskrav⁸, kontrol af affald fra skibe og lastrester⁹, sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe¹⁰ og overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner¹¹, og håndhævelsen af disse regler kontrolleres via havnestatskontrolinspektioner. I andre EU-retsakter såsom direktivet om kontrol med svovlindholdet i skibsbrændstof anvendes havnestatskontrol også som kontrolmetode i de fleste EU-medlemsstater¹². Havnestatskontrol i EU er i vid udstrækning baseret på reglerne og procedurerne i Paris MOU, men disse EU-bestemmelser gælder ikke for de ikke-EØS-lande, der har undertegnet Paris MOU.

Direktivet var i 2018 genstand for en efterfølgende evaluering og kvalitetskontrol af søtransporten (sammen med andre EU-retsakter om søfartssikkerhed). Siden direktivet trådte i kraft, er det løbende blevet overvåget af Kommissionen, som har konstateret følgende problematiske forhold:

⁵ Dette system, som forvaltes og er udviklet af EMSA, gør det muligt for medlemsstaterne at indberette og modtage oplysninger om skibe og deres farlige last. Det kan bl.a. give oplysninger om et skibs identifikation, position og status, afsejlings- og ankomsttidspunkt, hændelsesrapporter og oplysninger om farlig last.

⁶ Direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol (EUT L 218 af 14.8.2013, s. 1).

⁷ 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).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 11).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (kodifikation) (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

1. De nuværende EU-krav er ikke tilpasset nye internationale obligatoriske regler og nye procedurer, som er vedtaget på regionalt plan (Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og Paris MOU).
2. De nuværende EU-krav gælder ikke for fiskerfartøjer; visse internationale konventioner, som finder anvendelse på fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter, og som kan håndhæves som led i havnestatskontrollen, underkastes ikke inspektion eller inspiceres ikke på en koordineret måde.
3. Der er en ujævn fordeling af havnestatskontrolinspektioner mellem EU's havne.
4. Den nuværende udformning af skibets risikoprofil og mekanismen til udpegning af skibe til inspektion er ikke ajourført.
5. Ordningen afhænger i for høj grad af et besværligt, papirbaseret certifikatsystem.
6. Procedurene er utilstrækkelige og ufleksible, og ressourcerne til gennemførelse af havnestatskontrol, f.eks. færdigheder og oplæring, er utilstrækkelige.

Disse problematiske forhold gælder for hele EU og skyldes de samme underliggende årsager. Uden en EU-indsats er der risiko for, at medlemsstaterne arbejder på en ukoordineret og ikkeharmoniseret måde. Der er en klar værdi for EU i at forbedre direktivet med henblik på at løse de konstaterede problemer.

På denne baggrund har Kommissionen udarbejdet et forslag om ændring af direktiv 2009/16/EF. De specifikke mål med forslaget er at:

- ajourføre EU-lovgivningen og bringe den i overensstemmelse med nye internationale regler og procedurer, som er fastsat i IMO/ILO eller Paris MOU
- beskytte fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet. Større fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter er ikke omfattet af anvendelsesområdet for havnestatskontrollen. En frivillig kontrolordning for denne type fartøj burde medføre en højere grad af overholdelse af internationale standarder for sikkerhed og miljøbeskyttelse, som gælder for disse fartøjer
- sikre større udbredelse af digitale løsninger. Navnlig tilskyndes der til udbredelse og anvendelse af elektroniske myndighedscertifikater ved at knytte anvendelsen af dem til skibets risikoprofil, som danner grundlag for målretning mod og udpegning af skibe til inspektion
- sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til at foretage havnestatskontrolinspektioner. Dette omfatter bedre at kunne udpege fartøjer til inspektion ved at omstrukturere forældede dele af skibets risikoprofil og føje nye komponenter til den.

Med dette forslag ajourføres desuden, af hensyn til klarheden og sammenhængen, en række definitioner og henvisninger til relateret EU-lovgivning og relaterede IMO-regler.

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

Forslaget er i fuld overensstemmelse med direktiv 2009/18/EF¹³ om undersøgelser af ulykker til søs og direktiv 2009/21/EF¹⁴ om krav til flagstater. Alle tre EU-direktiver om søfartssikkerhed er baseret på de regler og standarder, der er fastsat af IMO på internationalt plan, og udgør tilsammen grundlaget for EU's ordning, som tager sigte på at skabe sikkerhed i forbindelse med maritime operationer i EU-farvande.

¹³ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

¹⁴ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

- **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. Dette forslag samt relaterede forslag til ændring af de øvrige direktiver om søfartssikkerhed er også en del af og har et betydeligt samspil med EU's regelværk om søfartssikkerhed, som omfatter EU's trafikovervågnings- og trafikinformationssystem (SafeSeaNet)¹⁵, forordningen om oprettelse af EMSA¹⁶, direktivet om sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe¹⁷, EU's lovgivning vedrørende anerkendte organisationer¹⁸, havstrategirammedirektivet¹⁹ og anden EU-miljølovgivning²⁰.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

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

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

Da EU i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF har enekompetence for så vidt angår internationale instrumenter vedrørende havnestatskontrol i søfartssektoren, finder nærhedsprincippet hverken anvendelse på disse instrumenter eller på EU-reglerne til gennemførelse heraf.

- **Proportionalitetsprincippet**

Kommissionen har udarbejdet forslaget med henblik på at afspejle den seneste udvikling på internationalt plan samt resultaterne af den efterfølgende evaluering og REFIT-procedurerne fra 2018. Kommissionen har også foretaget en konsekvensanalyse for at indkredse og evaluere alternative foranstaltninger med henblik på at nå de samme mål.

Målet med den foreslåede ændring er at forbedre søfartssikkerheden ved at sørge for en ajourført, sammenhængende og harmoniseret ordning for havnestatskontrolinspektioner i hele EU med henblik på at udpege underpræsterende skibsfart og derigennem forbedre sikkerheden og miljøpræstationen for fartøjer, der opererer i EU-farvande. Det findes hensigtsmæssigt at udvide anvendelsesområdet for havnestatskontrol til også at omfatte større fiskerfartøjer, da det vil være frivilligt for medlemsstaterne, om de vil foretage inspektioner af denne type fartøj. Denne foranstaltning burde medføre forbedrede sikkerheds-, miljø-, arbejds- og levevilkår i fiskerisektoren. Overgangen til digitalisering og brugen af elektroniske certifikater vil medføre omkostninger, men disse vil være begrænsede og vil blive opvejet af de forventede fordele i form af større sikkerheds- og effektivitetsvirkninger. Som følge af sektorens

¹⁵ Direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

¹⁶ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

¹⁷ EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

¹⁸ 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).

¹⁹ EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19.

²⁰ Såsom direktiv 92/43/EØF ("habitatdirektivet"), direktiv 2009/147/EF ("EU's fugledirektiv"), direktiv (EU) 2019/904 (direktivet om engangspilast).

internationale karakter findes der ingen alternative foranstaltninger, hvormed disse resultater kan opnås på en mere effektiv måde.

- **Valg af retsakt**

Da der med dette forslag alene er tale om at foretage en række ændringer af direktiv 2009/16/EF, er et ændringsdirektiv den mest hensigtsmæssige retsakt.

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

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

I den efterfølgende REFIT-evaluering og kvalitetskontrollen af søtransporten i 2018 kunne det konkluderes, at direktivet, selv om det til en vis grad begrænser fleksibiliteten af Paris MOU, tilføjer værdi gennem anvendelse af en ramme for havnestatskontrol sammen med en mekanisme for retshåndhævelse med henblik på at sikre korrekt og konsekvent gennemførelse i medlemsstaterne. Dette har medført et pres for at opnå resultater og løbende foretage forbedringer, hvorved der sikres en bedre ressourcefordeling på medlemsstatsniveau i forbindelse med havnestatskontrol. I evalueringen kunne det konkluderes, at direktivet har bidraget til de tilsigtede mål om at forbedre søfartssikkerheden, forebygge forurening og sikre bedre arbejds- og levevilkår om bord på skibe.

EMSA har på flere måder været en vigtig bidragsyder i forbindelse med havnestatskontrolordningen. Mere en to tredjedele af de EU/EØS-medlemsstater, som foretager inspektioner, anvender udelukkende THETIS til udvælgelsen af skibe til inspektion. EMSA's rolle i forvaltningen og ajourføringen af THETIS samt oplæringen af inspektører, som EMSA sørger for med henblik på at harmonisere inspektionerne i hele Paris MOU-regionen, blev også anset for at være meget vigtige parametre.

Derudover har Kommissionen og EMSA løbende overvåget gennemførelsen af direktivet. Da rapporterne fra havnestatskontrolinspektioner skal uploades til THETIS ved afslutningen af en inspektion, har EMSA et detaljeret overblik over alle foretagne inspektioner, som næsten er i realtid. EMSA sørger også for en helpdesk og yder teknisk bistand til de medlemsstater, der har brug for det, og EMSA's medarbejdere aflægger tilsynsbesøg i EØS-medlemsstaterne for at kontrollere overholdelsen.

Kvalitetskontrollen af søtransporten og EMSA's horisontale analyse viste, at der var flere områder i havnestatskontrolordningen, som kan forbedres.

- **Høringer af interessenter**

De vigtigste høringsaktiviteter omfattede:

- Fire sonderende samtaler med repræsentanter for centrale interessenter på EU-plan, navnlig med henblik på at præcisere og bidrage til den overordnede problemformulering og mulige politiske løsningsmodeller.
- En målrettet interessentundersøgelse arrangeret af den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen, og som løb fra den 7. september 2021 til den 6. oktober 2021. Undersøgelsen blev sendt til centrale interessenter med specifikke anmodninger om oplysninger, navnlig med henblik på at støtte vurderingen af virkningerne af mulige politiske foranstaltninger.
- Konsulenten, der er ansvarlig for den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen, afholdt 22 målrettede samtaler, som løb fra den 13. juli 2021 til den 16. september 2021, med

centrale interessenter for at opfylde specifikke anmodninger om oplysninger, navnlig med henblik på at støtte vurderingen af virkningerne af mulige politiske foranstaltninger.

- Der blev afholdt yderligere høringsaktiviteter tilrettelagt af GD MOVE og den konsulent, der er ansvarlig for den eksterne undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen, for at høre medlemsstaterne og centrale interessenter, som fik mulighed for at give deres synspunkter til kende om de forskellige politiske foranstaltninger, og for at validere de nye og endelige resultater af undersøgelsen til støtte for konsekvensanalysen med hensyn til kvantificering af virkningerne. Disse aktiviteter fandt sted på møder i EU's sektordialogudvalg for søtransport (16. april 2021, 23. september 2021 og 16. december 2021), EU's sektordialogudvalg for havfiskeri (29. januar 2021, 8. marts 2021 og 16. november 2021), EU's sektordialogudvalg for havne (19. november 2021), et uformelt møde mellem direktørerne for søtransport mellem EU og EØS (30. november 2021), virtuelle og fysiske møder i Komitéen for Havnestatskontrol under Parisaftalememorandummet (maj 2021 og maj 2022) og møder i EU-Udvalget for Sikkerhed til Sø og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (17. maj 2021, 11. november 2021 og 31. maj 2022).

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. Kommissionen kunne på grundlag af disse oplysninger sammenligne løsningsmodellerne og fastslå, hvilken af dem der ville medføre det mest optimale cost-benefit-forhold for samfundet og bidrage til at opnå en mere effektiv mekanisme for havnestatskontrol, hvormed det er nemmere at udpege skibe, der ikke lever op til standarderne. Resultaterne af disse processer supplerede den skrivebordsundersøgelse, der blev udført som led i arbejdet med den eksterne støtteundersøgelse.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

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

Udarbejdelsen af dette forslag krævede også fra input fra Kommissionens og EMSA's eksperter til den konkrete formulering af de tekniske definitioner og for at opnå en tydelig juridisk affattelse.

- **Konsekvensanalyse**

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

- 1) behovet for at ajourføre direktivet og bringe det i overensstemmelse med internationale instrumenter
- 2) muligheden for at løse den specifikke udfordring i forbindelse med fiskerfartøjer ved at indføre en særlig havnestatskontrolordning for denne type fartøj
- 3) øget digitalisering af metoder til havnestatskontrol for bedre at kunne forberede og målrette havnestatskontrolinspektioner; med direktivet bør der gives mulighed for og tilskyndes til anvendelsen af elektroniske myndighedscertifikater
- 4) en effektiv og harmoniseret tilgang til havnestatskontrolinspektioner, som trækker på tidligere erfaringer med gennemførelse af direktivet, samt en bedre metode til udpegning af fartøjer til inspektion.

I løsningsmodel A foreslås en række ændringer af direktivet med henblik på bedre at kunne opfylde målet om at forbedre søfartssikkerheden og forebygge forurening. Det primære formål med denne løsningsmodel er at sørge for, at direktivet forbliver i overensstemmelse med internationale instrumenter. De fleste af de øvrige foreslåede ændringer er ikkelovgivningsmæssige foranstaltninger som henstillinger, retningslinjer og workshopper, som er tilrettelagt af Kommissionen og/eller EMSA.

Med løsningsmodel B skabes balance mellem harmonisering og at give havnestatskontrolmyndighederne fleksibilitet. Der foreslås en frivillig havnestatskontrolordning for de medlemsstater, der ønsker at foretage inspektioner af fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter, parallelt med (men uden for) det nuværende direktivs rammer. Løsningsmodellen omfatter også retningslinjer, EMSA's bistand i form af oplæring, samt en EMSA-inspektionsdatabase med henblik på at udpege skibe og rapportere om inspektioner. Der tilskyndes til anvendelse af elektroniske ved at knytte dem til skibets risikoprofil.

Løsningsmodel C medfører den største forøgelse af den administrative byrde for havnestatskontrolmyndighederne, men den vil også medføre mest mulig harmonisering af inspektionerne. Havnestatskontrol af fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter indarbejdes til fulde i direktivet med virkninger for sådanne fartøjers redere/operatører samt medlemsstaternes havnestatskontrolmyndigheder. Anvendelsen af elektroniske myndighedscertifikater gøres obligatorisk i direktivet, og anvendelsen af papircertifikater udfases senest i 2035.

Konsekvensanalysen blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol til godkendelse i juli 2022. Udvalget afgav en positiv udtalelse med forbehold. Udvalgets udtalelse blev behandlet i det arbejdsdokument, der ledsager dette lovgivningsforslag.

- Anvendelse af "én ind, én ud"-tilgangen

Der er ikke konstateret yderligere omkostninger (administrations- eller tilpasningsomkostninger) for virksomheder eller borgere.

- **Målettet regulering og forenkling (REFIT)**

Dette initiativ er relevant for Kommissionens REFIT-program, da det har til formål at tilpasse og forenkle lovgivningen vedrørende søfartssikkerhed, forbedre skibets sikkerhedsprofil (navnlig for større fiskerfartøjer) og bistå medlemsstaternes myndigheder i at opfylde deres inspektions- og rapporteringsforpligtelser.

Desuden omfatter den foretrukne politiske løsningsmodel forenklingsaspekter, da det præciseres, i hvilke situationer og under hvilke omstændigheder det kan undlades at foretage havnestatskontrolinspektioner, enten som følge af normale driftsmæssige grunde eller i force majeure-situationer. Det forventes, at denne løsningsmodel medfører øget harmonisering og standardisering i hele EU via EMSA's bistand til nationale havnestatskontrolmyndigheder i form af oplæring i, hvordan inspektioner af fremmede fiskerfartøjer udføres, og oprettelsen af en særlig inspektionsdatabase til målretning mod og udvælgelse af fartøjer til inspektion samt til registrering og udveksling af resultaterne af inspektionerne.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget giver på nuværende tidspunkt anledning til nettoomkostninger for EU-budgettet på 6,479 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.

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

5. ANDRE FORHOLD

- **Overvågnings-, evaluerings- og rapporteringsordninger**

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 THETIS-databasen for målretning og indberetning af inspektioner.

Gennemførelsen kan overvåges ved, at Kommissionen og/eller EMSA overvåger THETIS-databasen for at kontrollere, at der foretages korrekt udpegning af skibe til inspektion, at inspektionerne udføres korrekt, og at inspektionsrapporterne uploades til databasen. EMSA aflægger desuden besøg i medlemsstaterne for at kontrollere indsatsen i praksis som led i den støtte, agenturet yder Kommissionen²¹. Medlemsstaterne skal råde over et kvalitetsstyringssystem for at certificere, at deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation er passende med henblik på at nå deres mål. Systemet skal certificeres og efterfølgende gøres til genstand for periodisk audit. Medlemsstaterne skal dele resultaterne af de audits, der udføres af det akkrediterede organ, med Kommissionen eller EMSA, således at de nationale havnestatskontrolmyndigheder kan opretholde certificeringen af deres kvalitetsstyringssystem.

Da den fulde cyklus af forudsete EMSA-gennemførelsesbesøg er berammet til fem år²², foreslås det, at direktivets evalueringscyklus fastsættes med intervaller på syv år.

- **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**

I betragtning 11 opfordres alle medlemsstater, der har mulighed for det (Spanien, Grækenland, Frankrig, Kroatien, Italien og Slovenien), til at tilslutte sig Middelhavsftalememorandummet om havnestatskontrol (Med MOU).

Artikel 1 i udkastet til ændringsdirektivet udgør dets primære del og indeholder ændringer af adskillige bestemmelser i direktiv 2009/16/EF.

Formål, definitioner og anvendelsesområde

²¹ 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.

²² Som fastsat i EMSA-metoden for besøg i medlemsstaterne, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

I nr. 1 ændres artikel 2, og direktivets anvendelsesområde udvides hermed delvist til at medtage en række internationale konventioner i anvendelsesområdet for havnestatskontrolinspektioner. Disse omfatter den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sediment (BWM-konventionen) og den internationale konvention om fjernelse af vrug (Nairobi-konventionen), som begge er i kraft og er blevet vedtaget som relevante instrumenter som led i Paris MOU.

I nr. 2 ændres anvendelsesområdet, således at fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter kan underkastes havnestatskontrolinspektion af de medlemsstater, der ønsker at foretage sådanne inspektioner.

Inspektionsforpligtelse

I nr. 3 ændres inspektionsforpligtelsen (den såkaldte "rimelige andel") og den måde, hvorpå dette skal beregnes og efterleves af medlemsstaterne. Den nuværende inspektionsforpligtelse er baseret på et glidende gennemsnit over en treårsperiode for alle inspektioner, som foretages i Paris MOU-regionen. Når medlemsstaterne inspicerer betydeligt flere fartøjer, end de er forpligtet til, vil det over tid derfor resultere i, at inspektionsforpligtelsen for alle medlemsstaterne bliver større. Ifølge EMSA's beregninger drejer det sig om en årlig forøgelse på 1-2 %. Denne foranstaltning har til formål at afhjælpe denne yderligere og unødvendige byrde for medlemsstaterne.

I nr. 4 og 5 bringes direktivet i overensstemmelse med ændringerne i Paris MOU for så vidt angår inspektionsforpligtelsen og for at give større fleksibilitet med hensyn til manglende inspektioner (enten af driftsmæssige grunde eller som følge af force majeure).

I nr. 6 ændres direktivet også for at give større fleksibilitet med hensyn til manglende inspektioner og for at opfylde inspektionsforpligtelsen.

Force majeure-situationer

I nr. 7 tages også sigte på at afhjælpe flagstatsordningens manglende fleksibilitet i tilfælde af kriser eller uventede begivenheder såsom covid-19-pandemien. Med henblik på at gøre ordningen mere modstandsdygtig indsættes derfor en ny artikel 8a. Denne ordning giver medlemsstaterne større fleksibilitet, da manglende inspektioner tillades i tilfælde af force majeure, forudsat at den manglende inspektion registreres, og at årsagen til den manglende inspektion dokumenteres.

Meddelelse forud for ankomst

I nr. 8 og 10 bringes direktivet i overensstemmelse med Paris MOU-ændringerne, hvormed forpligtelsen til at melde sin ankomst i en havn 72 timer i forvejen afskaffes for fiskerfartøjer, der kan underkastes en udvidet inspektion, som fastsat i artikel 9 og bilag III; artikel 9 og bilag III udgår. Nr. 16 og 23 afspejler, at artikel 9 og bilag III udgår.

Miljøparametre

I nr. 9 fastsættes de miljøparametre, som skal tages i betragtning ved fastlæggelsen af skibets risikoprofil, der anvendes til at udpege skibe til inspektion.

Udvidede inspektioner

I nr. 10 fastsættes, at udvidede inspektioner skal foretages af mere end én havnestatsinspektører som følge af deres kompleksitet.

Adgangsforbud

I nr. 12 og 13 ændres direktivet for at bringe det i overensstemmelse med de ændringer, der er vedtaget i Paris MOU vedrørende proceduren for adgangsforbud og muligheden for at forbyde adgang for fartøjer, som er anført på de grå eller hvide lister i Paris MOU, samt bestemmelsen vedrørende tilbageholdte fartøjer, der ikke respekterer tilbageholdelsen, eller som ikke fortsætter til det aftalte skibsværft.

Oplæring fra EMSA

I nr. 14 fastsættes muligheden for, at EMSA kan tilbyde oplæring til medlemsstaterne for bedre at kunne opfylde deres ansvar i henhold til direktivet som følge af havnestatskontrollens anvendelsesområde og forbedringer af typen og omfanget af oplæringen.

På baggrund heraf udvikler EMSA (sammen med medlemsstaterne og Paris MOU) et nyt program for faglig udvikling og oplæring af inspektører, som skal bestå af i) et kompetencepensum og ii) en ordning for faglig udvikling. Når disse dele er på plads, bør agenturet identificere og imødekomme nye kursusbehov med henblik på at ajourføre pensum, læseplanerne og indholdet af programmet for faglig udvikling og oplæring af inspektørerne, navnlig hvad angår nye teknologier og i forbindelse med de yderligere forpligtelser, der opstår som følge af nye IMO-konventioner.

Database, deling af oplysninger samt elektroniske certifikater

I nr. 15 ændres direktivet for at præcisere og fastsætte det tidsrum, hvor skibets ankomst og afsejling skal meldes til SafeSeaNet. I direktivets nuværende artikel 24, stk. 2, pålægges medlemsstaterne at sikre, at disse oplysninger "overføres til inspektionsdatabasen inden for en rimelig frist". Direktivet ændres, hvorved det præciseres, hvad der menes med "en rimelig frist", således at de faktiske ankomst- og afsejlingstidspunkter rapporteres inden for tre timer. Det fastsættes også, at alle rapporter fra havnestatskontrolinspektioner valideres af en anden person (en anden havnestatsinspektør eller en tilsynsførende) end den inspektør, der har foretaget inspektionen, før inspektionsrapporten overføres til databasen.

I nr. 16 ændres direktivet ved tilføjelse af en ny artikel, som fastsætter bestemmelser om og tilskynder til anvendelse af elektroniske certifikater. Der vil her skulle gøres brug af en fælles skabelon, et fælles valideringsværktøj og et fælles register på EU-plan, som vil knytte anvendelsen af elektroniske certifikater til skibets risikoprofil. Med denne foranstaltning tilskyndes flagstaterne eller anerkendte organisationer, som handler på deres vegne, til at udstede elektroniske certifikater (samtidig med at de fortsat er tilladte i forbindelse med havnestatskontroller) ved at belønne anvendelsen af disse elektroniske certifikater med point (hvilket betyder, at der føjes et ekstra parameter til skibets risikoprofil), som bidrager til, at et skib kan betegnes som et lavrisikoskib og dermed i mindre grad udtages til havnestatskontrolinspektioner.

Kvalitetsstyringssystem

I nr. 18 ændres direktivet, således at medlemsstaterne pålægges at udvikle og anvende et kvalitetsstyringssystem med hensyn til deres søfartsmyndigheders havnestatskontrolaktiviteter. Dette bør give myndighederne mulighed for at holde trit med den stigende kompleksitet og de stadigt strengere krav, der gælder for havnestatskontrolinspektioner, med henblik på kunne foretage bedre kvalitetskontrol og udpege problemer såsom problemer vedrørende ressourcefordeling. Det vil gælde

for alle havnestater, som ikke allerede har et eksternt certificeret kvalitetsstyringssystem for deres havnestatskontrolaktiviteter.

Delegerede retsakter

I nr. 19 fastsættes det, at Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ajourføre den i artikel 2, nr. 1, anførte liste over konventioner, forudsat at disse konventioner er vedtaget som værende relevante instrumenter inden for rammerne af Paris MOU, og at ændre bilag VI med henblik på at tilføje og/eller ajourføre det nævnte bilags liste over procedurer og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, som er vedtaget inden for rammerne af Paris MOU.

Ændringsbeføjelser

I nr. 20 fastsættes det, at eventuelle ajourføringer af de IMO-relevante instrumenter, som er anført i artikel 2, nr. 1, skal være omfattet af standardklausulen om ikkeforringelse. Dette betyder, at hvis der foretages ændringer på internationalt plan, fastholdes standarderne i EU-retsakten som minimum på det nuværende niveau.

Gennemførelsesbestemmelser

I nr. 21 fastsættes det, at Kommissionen i forbindelse med vedtagelse af gennemførelsesretsakter skal drage særlig omsorg for funktionen af og fagkundskaben i Paris MOU, og at der i disse retsakter tages hensyn til den viden og de erfaringer, der er opnået i kraft af inspektionsordningen i Unionen.

Evaluering af gennemførelse

I nr. 22 fastsættes det, at Kommissionen vil foretage en evaluering af gennemførelsen af det ændrede direktiv ti år efter vedtagelsen. Der tages hensyn til den tid, der er nødvendig for at gennemføre direktivet, og til, at en EMSA-revisionscyklus med besøg i medlemsstaterne typisk tager mindst fem år.

Skibes risikoprofil — certifikater og dokumenter

Nr. 23 og 24 ændrer bilag I og II for så vidt angår skibets risikoprofil. Skibets risikoprofil ændres ved at tage hensyn til de ændringer, der i princippet allerede er opnået enighed om i Paris MOU. Disse ændringer omfatter i) pointvægten for visse typer fartøjer og ii) IMO's auditordning, som ikke længere er en frivillig ordning, men som erstattes af en vægtningsfaktor for at tage hensyn til, om flagstaterne har ratificeret de internationale konventioner.

Skibets risikoprofil ændres også for fragt- og passagerskibe med en bruttotonnage på over 5000 (som anses for at være mest forurenende); der vil i skibets risikoprofil tages højde for fartøjets CO₂-intensitetsindikator i IMO. For alle skibe, der kan underkastes havnestatskontrol, tilpasses vægtningsfaktoren for at lægge større vægt på vigtigheden af miljørelaterede fejl og mangler (MARPOL, ballastvandkonventionen og den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe), som er registreret for skibet i tidligere havnestatskontrolinspektioner, der er foretaget i Paris MOU-regionen. De registrerede fejl og mangler og tilbageholdelser knyttes udelukkende til de internationale konventioner (de såkaldte relevante instrumenter), således at skibets ændrede risikoprofil vil gælde for hele Paris MOU-regionen og ikke kun i EU-medlemsstaterne. Der tilføjes også et parameter, som tilskynder til anvendelse af elektroniske certifikater i de flagstater, som fartøjer, der kan underkastes havnestatskontrol, hører under.

Certifikater

I nr. 26 ajourføres listen over myndighedscertifikater og andre dokumenter i bilag IV, som skal kontrolleres under inspektionerne i overensstemmelse med IMO-kravene, der tidligere er opnået enighed om i Paris MOU.

Procedurer og retningslinjer for inspektionerne

Med henblik på at sikre en ajourført havnestatskontrolordning i hele Unionen foretages der i nr. 26 en ajourføring af bilag VI, der vedrørende Paris MOU-retningslinjerne og de inspektionsinstrukser, som inspektørerne skal følge under inspektionerne.

Adgangsforbud

I nr. 28 ajourføres bilag VIII vedrørende procedurene for adgangsforsbud som omtalt i artikel 16 for at bringe disse i overensstemmelse med de ændringer, der allerede er opnået enighed om i Paris MOU.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²³,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁴,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF²⁵ fastsætter regler for ordningen for havnestatskontrolinspektioner, hvorunder alle skibe, som kan underkastes inspektion, og som anløber EU's havne, inspiceres med henblik på at kontrollere, om besætningens kompetencer samt skibets og dets udstyrs tilstand er i overensstemmelse med kravene i de internationale konventioner om sikkerhed for menneskeliv på søen og om beskyttelse af havmiljøet.
- (2) Direktiv 2009/16/EF er baseret på den allerede eksisterende frivillige mellemstatslige struktur inden for rammerne af Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU) og principperne om fordeling af inspektionsbyrden, udpegning af skibe til inspektion baseret på skibets risikoprofil, harmoniserede inspektioner og udveksling af inspektionsresultater.
- (3) Siden direktiv 2009/16/EF trådte i kraft, er der sket ændringer i de internationale lovgivningsmæssige rammer (særligt i Paris MOU og Den Internationale Søfartsorganisation), ligesom der er sket en teknologisk udvikling. Disse ændringer og erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF bør tages i betragtning.
- (4) En række internationale konventioner er trådt i kraft og er blevet ratificeret af medlemsstaterne siden 2011. Disse omfatter den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sediment (BWM-konventionen) og den internationale Nairobi-konvention om fjernelse af vrug (Nairobi-konventionen). De bør derfor opføres på listen over konventioner i direktiv 2009/16/EF med henblik på at håndhæve dem som en del af havnestatskontrolordningen.

²³ EUT C af , s. .

²⁴ EUT C af , s. .

²⁵ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

- (5) For at sikre, at havnestatskontrolordningen er ajourført og harmoniseret, bør det være muligt hurtigere at kunne ajourføre listen over internationale konventioner, som håndhæves ved hjælp af havnestatskontrolordningen, uden at det er nødvendigt at ændre hele direktivet. Når en international konvention er trådt i kraft, dvs. når den aftalte ratifikationsgrad af den pågældende konvention er opnået, og når den er vedtaget af medlemmerne af Paris MOU som værende et relevant instrument, bør Kommissionen ajourføre direktivets liste over konventioner.
- (6) Som følge af deres ringe størrelse opererer de fleste EU-fiskerfartøjer i territorialfarvande og gøres derfor ikke til genstand for inspektioner i fremmede havne. Dette betyder generelt, at der er en sandsynlighed for, at det kun er større fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter (hvilket samtidig er de fiskerfartøjer, der i højest grad er underlagt internationale konventioner), der opererer i internationale farvande og anløber havne i andre lande end det land, hvor de er registreret, og at de derfor vil være underlagt havnestatskontrol. Da størstedelen af de internationale konventioner, der gælder for større fiskerfartøjer, adskiller sig fra de konventioner, der på nuværende tidspunkt håndhæves gennem havnestatskontrollen, foreslås der med henblik på at undgå uønskede afsmittende virkninger på den nuværende havnestatskontrolordning en parallel havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer.
- (7) Som følge af fiskerimønstrene er det dog ikke alle EU-medlemsstater, hvis havne bliver anløbet af større fiskerfartøjer. Der foreslås derfor en frivillig ordning, som er adskilt fra den nuværende havnestatskontrolordning, for de EU-medlemsstater, der ønsker at foretage sådanne inspektioner, for at muliggøre fleksibilitet i forbindelse med udviklingen af standarder for havnestatskontrol. Denne havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter kan derfor udvikles organisk af medlemsstaterne, Paris MOU og Kommissionen.
- (8) Mekanismen for retfærdig fordeling gør det muligt at fordele inspektionsbyrden mellem de stater, der er parter i Paris MOU. Hver medlemsstat tildeles et bestemt antal inspektioner, dvs. dens inspektionsforpligtelse eller rimelige andel, som skal foretages hvert år. Udvælgelsen af skibe til inspektion afgøres primært på grundlag af, hvornår der senest er foretaget inspektion af skibet. Der *kan* foretages inspektion af prioritet II-skibe; der *skal* foretages inspektion af prioritet I-skibe.
- (9) Medlemsstaterne kan undlade at foretage et vist antal "prioriterede" inspektioner og stadig opfylde deres inspektionsforpligtelse. For nogle medlemsstater kan det faktiske antal skibe, der anløber den pågældende medlemsstats havne i løbet af et givent år, enten overstige eller være mindre end antallet i dens inspektionsforpligtelse. En alternativ metode til at sikre, at disse (overbebyrdede eller underbebyrdede) medlemsstater kan overholde deres forpligtelse til at foretage en rimelig andel inspektioner, blev anset for at være ufleksibel, og de pågældende bestemmelser bør derfor bringes i overensstemmelse med de reviderede bestemmelser i Paris MOU.
- (10) Medlemsstaterne kan i visse tilfælde også udskyde inspektioner af skibe, forudsat at fartøjet inspiceres i den næste havn, den anløber, eller inden for 15 dage, og denne mulighed ændres, således at den kan benyttes af alle medlemsstaterne. Visse kategorier af fartøjer, som anses for at frembyde en højere risiko, og som derfor kan underkastes en udvidet inspektion, har pligt til at anmelde det anslåede ankomsttidspunkt i en havn 72 timer før ankomsten. Efter nogle år blev det imidlertid konkluderet, at denne forpligtelse var for stor en byrde for operatørerne, og at den ikke tilførte nogen værdi, da de nationale myndigheder allerede kan tilgå disse oplysninger på en lettere måde i THETIS-databasen. På baggrund heraf blev denne anmeldelsespligt afskaffet med Paris MOU, og direktiv 2009/16/EF bør derfor bringes i overensstemmelse hermed.

- (11) I løbet af det seneste årti og på trods af stigningen i antallet af fartøjer, der anløber EU-havne, herunder nærskibsfart med gods, der transporteres til/fra hovedhavne i EU-medlemsstaterne og havne i det geografiske Europa eller i ikke-europæiske lande ved Middelhavet og Sortehavet, er der sket en betydelig forbedring af sikkerhedsprofilen for fartøjer, der anløber EU-havne. Havnestatskontrolinspektioner anvendes i stigende grad til at håndhæve miljølovgivningen, f.eks. i forbindelse med svovlemissioner eller sikker og miljørigtig ophugning af skibe. "Fit for 55"-pakken har til formål at nedbringe EU's samlede drivhusgasemissioner med 55 % inden 2030 og dermed bane vejen for klimaneutralitet senest i 2050, og søtransporten forventes at bidrage til denne indsats. Den risikoprofil for skibe, som blev udarbejdet før 2009, blev imidlertid udarbejdet med andre prioriteter for øje og er ikke fuldt ud tilpasset til at målrette inspektionsindsatsen mod de fartøjer, der er mindst miljøvenlige.
- (12) På baggrund heraf bør risikoprofilen for skibe ajourføres, således at den afspejler miljøaspekter ved at lægge mere vægt på skibenes miljøpræstationer, herunder den operationelle kulstofintensitet hos de skibe, der inspiceres, samt på miljørelaterede fejl og mangler og tilbageholdelser.
- (13) Digitalisering er en vigtig del af de teknologiske fremskridt på området indsamling og meddelelse af data med henblik på at bidrage til omkostningsbesparelser og gøre effektiv brug af menneskelige ressourcer. Antallet af skibe med elektroniske certifikater er i øjeblikket stigende og forventes at stige yderligere. Effektiviteten af havnestatskontrollen bør derfor styrkes ved i højere grad at anvende elektroniske certifikater med henblik på at foretage mere målrettede og mere velforberejede inspektioner. Der bør tilskyndes til udbredelse og anvendelse af disse elektroniske certifikater ved at medtage dem i skibets risikoprofil.
- (14) Havnestatskontrollen er blevet mere kompleks, da der er tilføjet nye inspektionskrav enten via EU-retten eller via Den Internationale Søfartsorganisation. Der er derfor behov for, at havnestatsinspektørerne opkvalificeres og omskoles og løbende deltager i kurser.
- (15) Unionens flagstatsadministrationer skal i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF²⁶ råde over et kvalitetsstyringssystem for at hjælpe medlemsstaterne med yderligere at forbedre deres præstationer som flagstater og for at sikre lige vilkår for administrationerne. Et lignende krav i forbindelse med havnestatskontrolaktiviteter bør gøre det muligt for medlemsstaterne at certificere, at deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation er passende med henblik på at nå deres mål, og indkredse systemudfordringer såsom udfordringer med fordeling af ressourcer eller personale, før disse udfordringer bliver problematiske.
- (16) For at give mulighed for en ajourføring af bestemmelserne i dette direktiv, således at medlemsstaterne kan opfylde deres forpligtelser i henhold til folkeretten i overensstemmelse med direktivet, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ajourføring af listen over de konventioner, der er omfattet af direktiv 2009/16/EF, og ændring af listen over de procedurer og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, der er vedtaget som led i Paris MOU. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning²⁷. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132).

²⁷ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

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.

- (17) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2009/16/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår listen over konventioner, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, den frivillige havnestatskontrolordning for fiskerfartøjer med en længde overalt på over 24 meter, betingelserne for anvendelsen af bilag VII om udvidet inspektion, de fælles sikkerhedsretningslinjer og -procedurer samt kravene om anvendelse af elektroniske certifikater. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁸.
- (18) For at forbedre kvaliteten af havnestatskontrollen i havområder nær EU, opfordres alle medlemsstater, der kan komme i betragtning, til at tilslutte sig Middelhavsftalememorandummet om havnestatskontrol (Med MOU).
- (19) I betragtning af den fulde overvågningscyklus, hvor EMSA aflægger besøg i medlemsstaterne for at overvåge gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF, bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF senest [ti år efter dets ikrafttrædelsesdato, jf. artikel XX] og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.
- (20) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne som følge af søtransportens internationale karakter, men kan på grund af netværkseffekten ved, at medlemsstaterne optræder samlet, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (21) Direktiv 2009/16/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:
 - (a) I nr. 1 tilføjes følgende som litra l) og m):
 - "l) den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sediment (BWM-konventionen)
 - m) den internationale Nairobi-konvention om fjernelse af vrug (Nairobi-konventionen)"

²⁸ 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).

- (b) Stk. 3 udgår.
- (2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:
- (a) stk. 4 affattes således:
- "4. Dette direktiv gælder ikke for fiskerfartøjer med en længde overalt på under 24 meter, krigsskibe, marinehjælpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervsmæssigt."
- (b) Følgende tilføjes som stk. 4a:
- "4a. Medlemsstaterne kan foretage havnestatskontrolinspektioner af fiskerfartøjer med en længde overalt på over 24 meter. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser for en sådan særlig ordning for havnestatskontrol af fiskerfartøjer med en længde overalt på over 24 meter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 2."
- (3) I artikel 5 indsættes som stk. 2a:
- "2a. De inspektioner af prioritet II-skibe, som medlemsstaterne foretager, når deres årlige inspektionsforpligtelse er overskredet med 150 %, medregnes ikke i den årlige inspektionsforpligtelse, som de medlemsstater, der er parter i Paris MOU, har."
- (4) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Regler for opfyldelse af inspektionsforpligtelsen

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

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

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

- (5) Artikel 7, stk. 2, affattes således:
- "2. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber havne og ankerpladser, er mindre end 150 % af den inspektionsandel, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse, hvis medlemsstaten foretager inspektioner af to tredjedele af det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser."
- (6) Artikel 8, stk. 1 og 2, affattes således:

- "1. En medlemsstat kan beslutte at udsætte inspektionen af et prioritet I-skib eller et prioritet II-skib i følgende situationer:
- (a) hvis inspektionen foretages ved skibets næste anløb af en havn i samme medlemsstat, forudsat at skibet ikke anløber andre havne i Unionen eller Paris MOU-regionen i mellemtiden, og udsættelsen ikke er på mere end 15 dage, eller
 - (b) hvis inspektionen inden 15 dage kan foretages i en anden anløbshavn i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen, forudsat at den stat, hvor den pågældende anløbshavn er beliggende, på forhånd har accepteret at foretage inspektionen.
2. I følgende særlige situationer betragtes en inspektion, der af driftsmæssige grunde ikke er foretaget på et prioritet I-skib eller et prioritet II-skib, ikke som en manglende inspektion, forudsat at årsagen til den manglende inspektion er registreret i inspektionsdatabasen, og at:
- (a) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære en risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, eller
 - (b) skibet kun anløber havnen i natperioden, som er defineret i artikel 2, nr.10. I dette tilfælde træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der regelmæssigt anløber havnen i natperioden, inspiceres på passende vis."
- (7) Følgende indsættes som artikel 8a:

"Artikel 8a

Force majeure

En inspektion, der ikke er foretaget som følge af force majeure, betragtes ikke som en manglende inspektion, forudsat at den manglende inspektion og årsagerne hertil er dokumenteret og registreret i inspektionsdatabasen."

- (8) Artikel 9 udgår.
- (9) I artikel 10, stk. 2, tilføjes følgende:
- "c) Miljøparametre

Miljøparametre baseres i overensstemmelse med bilag I, del I.3, og bilag II på skibets CO₂-intensitetsindikator og på antallet af fejl og mangler i forbindelse med MARPOL, AFS-konventionen, BWM-konventionen, ansvarskonventionen, bunkeroliekonventionen og Nairobi-konventionen om fjernelse af vrug."

- (10) Artikel 14, stk. 4, affattes således:

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

- (11) Artikel 14a, stk. 4, affattes således:

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

- (12) I artikel 16 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

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

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

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

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

(b) Stk. 3 affattes således:

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

- a) skibets myndighedscertifikater og klassifikationscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009²⁹
- b) skibet administreres af et rederi med høj præstation i henhold til bilag I, del I, punkt 1, og
- betingelserne i punkt 3-9 i bilag VIII er opfyldt.

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

(c) stk. 4 affattes således:

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

(d) Følgende indsættes som stk. 4a:

"4a. Hvis et skib, der fører et flag tilhørende en stat, der er opført på listen over stater med høj præstation, tilbageholdes i en havn eller på en ankerplads efter det tredje eller

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).

ethvert efterfølgende adgangsforbud, og skibets myndighedscertifikater og klassifikationscertifikater på tidspunktet for den første efterfølgende grænseflade mellem skib og havn i en EU-havn er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009, og hvis der foreligger dokumentation for, at klassifikationsselskabet har aflagt et besøg om bord forud for udstedelsen af disse certifikater, får skibet adgangsforbud til alle havne og ankerpladser i en periode på 24 måneder.

Hvis myndighedscertifikaterne og klassifikationscertifikaterne på tidspunktet for den første efterfølgende grænseflade mellem skib og havn ikke er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009, forbydes skibet permanent adgang til alle havne og ankerpladser."

(13) Artikel 21, stk. 4, affattes således:

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

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

Adgangsforbuddet ophæves, når der er gået 12 måneder. Adgangsforbuddet finder anvendelse fra den dato, hvor det er blevet udstedt.

Dette adgangsforbud forbliver i kraft, indtil rederen eller operatøren over for den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, har forelagt fyldestgørende dokumentation for, at skibet fuldt ud opfylder alle gældende konventionskrav."

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

"7. I samarbejde med medlemsstaterne og under hensyntagen til den fagkundskab og de erfaringer, der er opnået i Unionen og i kraft af Paris MOU, udarbejder Kommissionen et program for faglig udvikling og oplæring for havnestatsinspektørerne. I kursusprogrammet tages der hensyn til det udvidede anvendelsesområde for havnestatskontrol samt til forbedringerne med hensyn til omfanget af og de forskellige former for oplæring.

I samarbejde med medlemsstaterne identificerer og imødekommer Kommissionen løbende nye kursusbehov med henblik på at ajourføre læseplanerne og indholdet af programmet for faglig udvikling og oplæring af inspektørerne, navnlig hvad angår nye teknologier og i forbindelse med de yderligere forpligtelser, der opstår som følge af de relevante instrumenter."

(15) I artikel 24 foretages følgende ændringer:

(a) stk. 2 affattes således:

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

(b) Stk. 3 affattes således:

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

Inden for en frist på 72 timer skal medlemsstaterne sørge for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse. Før inspektionsrapporten overføres til databasen, valideres den af en havnestatsinspektør, som ikke var en del af det team, der foretog inspektionen."

(16) Følgende indsættes som artikel 24a:

"Artikel 24a

Elektroniske certifikater

1. Kommissionen vedtager i tæt samarbejde med medlemsstaterne gennemførelsesretsakter, som fastsætter de funktionelle og tekniske specifikationer for en harmoniseret meldegrænseflade, et valideringsværktøj og et centralt register/en central database til elektroniske udgaver af de certifikater, der er opført i bilag IV og omhandlet i artikel 13, stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 31, stk. 2.

2. Medlemsstaterne kan anvende den harmoniserede meldegrænseflade, valideringsværktøjet og det centrale register/den centrale database til elektroniske udgaver af certifikaterne henblik på at lette overgangen fra skibsregistre til elektroniske certifikater.

3. Hvis et skib fører flag tilhørende en stat, som udsteder sådanne elektroniske certifikater, skal dette angives i skibets risikoprofil som fastsat i bilag I og II.

4. Medlemsstaten er ansvarlig for at sikre indsendelsen af dataelementerne i overensstemmelse med de gældende retlige og tekniske krav; medlemsstaten forbliver ansvarlig for dataene og gyldigheden af oplysningerne og certifikaterne samt for at ajourføre de oplysninger, der har ændret sig efter indsendelsen til den centrale database."

(17) Artikel 25 affattes således:

"Artikel 25

Udveksling af oplysninger og samarbejde

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

(a) oplysninger om skibe, der har undladt at indberette en hvilken som helst oplysning, som er krævet i henhold til dette direktiv, direktiv 2002/59/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883³⁰ samt, hvor der er relevant, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116)."

- (b) oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have overholdt artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883 om modtagefaciliteter i havne
 - (c) oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde
- oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder i henhold til artikel 23."

(18) Artikel 30 affattes således:

"Artikel 30

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

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

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

(19) Artikel 30a affattes således:

"Artikel 30a

Delegerede retsakter

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

(20) I artikel 31 indsættes følgende:

"4. Ændringer af de relevante instrumenter, der er opført i artikel 2, nr.1, kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002."

(21) Artikel 33 affattes således:

"Artikel 33

Gennemførelsesbestemmelser

Kommissionen skal i forbindelse med udarbejdelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der er omhandlet i artikel 2, stk. 2, artikel 3, stk. 4a, artikel 10, stk. 3 og 4, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 3, artikel 18a, stk. 7, artikel 23, stk. 5, artikel 24a, stk. 6, og artikel 27 efter proceduren i artikel 31, stk. 2, drage særlig omsorg for, at der i disse bestemmelser tages hensyn til den

fagkundskab og de erfaringer, der er opnået i kraft af Unionens inspektionsordningen, og at de bygger på fagkundskaben i Paris MOU."

(22) Artikel 35 affattes således:

"Artikel 35

Evaluering af gennemførelse

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

- (23) Bilag I ændres som angivet i bilag I til dette direktiv.
- (24) Bilag II erstattes af teksten i bilag II til dette direktiv.
- (25) Bilag III udgår.
- (26) Bilag IV erstattes af teksten i bilag III til dette direktiv.
- (27) Bilag V erstattes af teksten i bilag IV til dette direktiv.
- (28) Bilag VIII erstattes af teksten i bilag V til dette direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

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

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. 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 2009/16/EF om havnestatskontrol

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport — Søfartssikkerhed

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning³¹

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

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

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det generelle mål med at ændre direktiv 2009/16/EF er at opretholde lige vilkår og undgå markedsforvriddninger, at sikre et højt niveau af søfartssikkerhed og at forebygge havforurening. Denne revision bidrager også 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 revisionen er at:

Bringe EU-lovgivningen i overensstemmelse med nye internationale regler og procedurer, hvad enten det er inden for rammerne af IMO/ILO eller Paris MOU.

Beskytte fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet.

Sikre større udbredelse af digitale løsninger.

Sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til at foretage havnestatskontrolinspektioner.

³¹ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

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

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

Med forslaget forventes garanti for en harmoniseret havnestatskontrol med et højt sikkerhedsniveau i hele Unionen samt indførelse af en digitaliseret ordning med henblik på at øge inspektionernes effektivitet ved bedre målretning af kontrolinspektionerne på baggrund af skibets risikoprofil, bedre forberedte inspektioner samt lettere og hurtigere udveksling af relevante oplysninger. Det forventes også, at de miljømæssige aspekter af havnestatskontrollen tillægges større betydning med dette forslag.

Med forslaget forventes også en øget beskyttelse af fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet ved at føre til et fald i antallet af tabte menneskeliv og kvæstelser samt bunkerfuel, der går tabt på søen.

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 EMSA's horisontale analyse og drøftelserne i workshopper.

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 2 vil blive vurderet på grundlag af antallet af inspektioner af større fiskerfartøjer (over 24 meter) og de rapporter, der overføres til THETIS-databasen for målretning og indberetning af inspektioner, samt antallet af fejl og mangler og/eller tilbageholdelser, der registreres for fartøjer af denne type, som anløber EU-havne.

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 3 vil blive vurderet på grundlag af de oplysninger, der uploades til THETIS. Antallet af elektroniske certifikater, som flagstaterne uploader til EMSA's valideringsværktøj og det centrale register, samt antallet af inspektioner, hvori elektroniske certifikater indgår.

Virksomheden af det foreslåede direktiv i forhold til det specifikke mål nr. 4 vil blive vurderet på grundlag af resultaterne af de årlige audits af kvalitetsstyringssystemet, som vil blive delt med Kommissionen, antallet af inspektioner, der foretages af mere end én inspektør, antallet af inspektionsrapporter, som valideres af en anden end den inspektør, der har foretaget inspektionen, samt antallet af traktatbrudssager i de kommende år.

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 udvikle og tilrettelægge relevante kurser for havnestatsinspektører i forbindelse med større fiskerfartøjer med hovedfokus på relevante EU-retningslinjer. EMSA vil endvidere skulle udvikle et THETIS-modul for fiskerfartøjer og en fælles undervisningsplan for havnestatskontrol af fiskerfartøjer, som skal omfatte alle relevante instrukser og vejledninger.

EMSA vil skulle tilrettelægge kurser for havnestatsinspektører vedrørende anvendelsen af elektroniske myndighedscertifikater og at udvikle et valideringsværktøj og et register.

EMSA vil skulle udvikle forbedrede kursusværktøjer/kapacitetsudvikling for havnestatsinspektører vedrørende nye teknologier, herunder men ikke begrænset til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, som er særlig relevant set i lyset af "Fit for 55"-

pakken, samt automatisering ved at forbedre EMSA's onlinekursusværktøjer og rekruttere eksperter.

I 2025 vil der være behov for to fuldtidsækvivalenter til støtte for EMSA's opgave med at udvikle værktøjerne.

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

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående)

Med EU-indsats inden for søfartssikkerhed sikres en harmoniseret anvendelse af sikkerheds- og miljøstandarderne, og konkurrencefordelen mindskes ved at skabe mindre incitament for rederen og/eller flagstaterne, som ellers ville kunne forsøge at opnå en sådan fordel ved ikke at følge reglerne og standarderne i de internationale konventioner nøje. Indarbejdelsen af procedurerne og værktøjerne i Paris MOU i EU-lovgivningen gør det muligt at indbringe dem for EU-domstolen og dermed sikre, at de håndhæves ensartet i hele Unionen.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende)

En indsats på EU-plan har givet fordele, som ikke ville have været mulige alene på nationalt plan eller inden for rammerne af IMO eller Paris MOU. EU-merværdien ved en indsats i sektoren med hensyn til effektivitet og synergier heraf. Med direktivet bringes EU-lovgivningen i overensstemmelse med IMO-forordningen, og der opnås harmoniseret rapportering af havnestatskontrol. For så vidt angår større fiskerfartøjer viser eksemplet med Paris MOU og direktivet, eftersom det gælder for erhvervsmæssige transportfartøjer, at udfordringen kun kan håndteres ved hjælp af harmoniserede procedurer og fælles kriterier for havnestatskontrol af disse fartøjer. Manglende tilpasning af direktivet vil fjerne de synergifordele, som gennemførelsen af det bringer med sig.

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

I den efterfølgende REFIT-evaluering og kvalitetskontrollen af søtransporten i 2018 kunne det konkluderes, at direktivet om havnestatskontrol tilføjer værdi gennem anvendelse af en ramme for havnestatskontrol sammen med en mekanisme for retshåndhævelse med henblik på at sikre korrekt og konsekvent gennemførelse i medlemsstaterne. Dette har medført et pres for at opnå resultater og løbende foretage forbedringer, hvorved der sikres en bedre ressourcefordeling på medlemsstatsniveau i forbindelse med havnestatskontrol. I evalueringen kunne det konkluderes, at direktivet om havnestatskontrol har bidraget til de tilsigtede mål om at forbedre søfartssikkerheden, forebygge forurening og sikre bedre arbejds- og levevilkår om bord på skibe.

EMSA's bistand til EU's havnestatskontrolordning har været en vigtig støtte på flere måder. I evalueringen blev vigtigheden af THETIS-databasen fremhævet. Mere end to tredjedele af de EU/EØS-medlemsstater, som foretager havnestatskontrolinspektioner, anvender udelukkende THETIS til udvælgelsen af skibe til inspektion. EMSA's rolle i forvaltningen og ajourføringen af THETIS, samt at agenturet sørger for oplæring af inspektører med henblik på at harmonisere gennemførelsen af inspektioner i hele Paris MOU-regionen, blev også anset for at være meget vigtige parametre. På samme måde viste kvalitetskontrollen af søtransporten, at havnestatskontrollen kunne forbedres på en række områder.

Resultaterne af den efterfølgende evaluering afspejles i den konsekvensanalyse, der ledsager dette initiativ, og som er sammenfattet i bilag 5.

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 2009/18/EF om undersøgelser af ulykker og direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater.

Forslaget er foreneligt med indeværende 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.

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende 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 yde bistand til havnestatsinspektørerne (dvs. tilrettelæggelse af kurser og udvikling af et THETIS-modul og en fælles kursusplan i forbindelse med større fiskerfartøjer, udvikling af et valideringsværktøj og register i forbindelse med elektroniske certifikater samt udvikling af forbedrede kursusværktøjer/kapacitetsudvikling vedrørende nye teknologier, herunder men ikke begrænset til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, samt automatisering) i henhold til det foreslåede direktiv. Der er tale om nye opgaver for EMSA, som vil blive permanente, mens de eksisterende opgaver ikke vil blive færre, eller andre vil blive delvist udfaset. Det yderligere behov for menneskelige ressourcer kan ikke dækkes ved omfordeling; de yderligere budgetbehov vil blive dækket gennem udligning af eksisterende programmer, der forvaltes af GD MOVE under indeværende 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.

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende 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)³²

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 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 respektive frist.

³² 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 og for rapportering til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes gennemførelse og overholdelse.

Kommissionen kan foretage næsten tidstro overvågning af gennemførelsen af direktivets bestemmelser i og af medlemsstaterne, da resultaterne af havnestatskontrolinspektionerne skal uploades til THESIS-databasen inden for 72 timer efter inspektionen. Kommissionen og/eller EMSA kan således overvåge THETIS-databasen for at kontrollere, at inspektionerne udføres som krævet, og at rapporter uploades til databasen. For så vidt angår inspektioner om bord på fiskerfartøjer med en længde på over 24 meter vil disse indikatorer også blive overvåget af de medlemsstater, der foretager disse inspektioner.

Kommissionen og/eller EMSA kan overvåge medlemsstaternes fremskridt ugentligt og effektivt, og medlemsstaterne er bevidste om, at de overvåges, hvis en foranstaltning bliver obligatorisk. I et sådant tilfælde kan Kommissionen handle hurtigt for at håndtere eventuelle mangler, herunder ved at indlede en traktatbrudssag, eller ved at EMSA sørger for yderligere kurser eller teknisk støtte.

EMSA aflægger på vegne af Kommissionen også besøg i medlemsstaterne for at kontrollere indsatsen i praksis.

Medlemsstaterne skal råde over et kvalitetsstyringssystem for at certificere, at deres organisation, politikker, processer, ressourcer og dokumentation er passende med henblik på at nå deres mål. Dette skal certificeres og efterfølgende underkastes audit hvert femte år. Medlemsstaterne skal dele resultaterne af de audits, der udføres af det akkrediterede organ, med Kommissionen og/eller EMSA, således at havnestatskontrolmyndighederne kan opretholde certificeringen af deres kvalitetsstyringssystem.

EMSA vil foretage horisontale analyser, der giver et billede af, hvordan lovgivningen fungerer, og som gør det muligt at afdække mangler og udpege afhjælpende tiltag samt, ligesom de vil aflægge rapport til Kommissionen og medlemsstaterne, bl.a. gennem drøftelser i workshops.

Og endelig, ti år efter udløbet af gennemførelsesdatoen for retsaktens bør Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

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 og for rapportering til Europa-Parlamentet og Rådet om dets effektivitet og gennemførelse. 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 rapporterings-, overvågnings- og kontrolbestemmelserne i det foreslåede direktiv, samt tilrettelægge kurser. Medlemsstaterne skal gennemføre direktivet i national lovgivning inden for den frist, der er

fastsat i direktivet. Håndhævelsesaktiviteterne vil blive gennemført som led i havnestatskontrollen.

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 og for at rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes gennemførelse og overholdelse, 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 havnestatsinspektørerne kurser, 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 kurser.

Medlemsstaterne har de bedste forudsætninger til at håndhæve det foreslåede direktiv, navnlig ved fortsat at håndhæve havnestatskontrollen 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 bragt i overensstemmelse med 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 det foreslåede direktiv vil der kun blive afsat yderligere finansiering til EMSA, som vil skulle udvikle IT-værktøjer og -moduler samt tilbyde kurser til nationale havnestatsinspektører.

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.

Det foreslåede direktiv 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 nå deres mål. Dette skal certificeres og efterfølgende underkastes audit hvert femte år. Medlemsstaterne skal dele resultaterne af de audits, der udføres af det akkrediterede organ, med Kommissionen og/eller EMSA, således at havnestatskontrolmyndighederne kan opretholde certificeringen af deres kvalitetsstyringssystem. I direktivet fastsættes også, at alle rapporter fra havnestatskontrolinspektioner valideres af en anden person (en anden havnestatsinspektør eller en tilsynsførende) end den inspektør, der har foretaget inspektionen, før inspektionsrapporten overføres til databasen.

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 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 ³³	fra EFTA-lande ³⁴	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ³⁵	fra andre tredje-lande	andre formålsbestemte indtægter
1	02 10 02	IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ

³³ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

³⁴ EFTA: Den Europæiske Frihandelskommunitet.

³⁵ 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
Budgetpost 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
Budgetpost 2:	Forpligtelser	(1a)					
	Betalinger	(2a)					
Budgetpost 3:	Forpligtelser	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Betalinger	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
Bevillinger I ALT Til EMSA	Forpligtelser	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Betalinger	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende 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	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Betalinger	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende 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 ³⁶	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 ³⁷																			
- 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).

³⁶ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

³⁷ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Anslåede virkninger for EMSA's menneskelige ressourcer

3.2.3.1. Sammenfatning

- 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
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende 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
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

De budgetmæssige virkninger ud over indeværende 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) ³⁸							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
Budget- post(er) (angiv nærmere) ³⁹	— i hovedsædet ⁴⁰						
	— 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							

³⁸ KA = kontraktansatte, LA = lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter, V = vikarer, JMD = juniormedarbejdere i delegationerne.

³⁹ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

⁴⁰ Primært for EU's samhørighedsfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond (EHFAF).

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i 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 indeværende 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 indeværende flerårige finansielle ramme. De budgetmæssige virkninger ud over indeværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres⁴¹.

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								

⁴¹ 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 ⁴²					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.

⁴² Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.