



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.11.2005  
KOM(2005) 586 slutlig

2005/0236 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om fullgörande av flaggstatsförpliktelser**

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2005) 1497}

## MOTIVERING

### 1) BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Skäl till och syfte med förslaget**

Kommissionens förslag läggs fram i en internationell och europeisk kontext som utvecklas snabbt. Det avspeglar en allmän hållning till medlemsstaternas åligganden när det gäller genomförandet av de internationella konventioner som de har ratificerat och som har trätt i kraft.

I förslaget beaktas också det ständigt växande behovet av att stärka de befintliga reglerna och deras korrekta tillämpning genom att åtgärda konstaterade brister och skapa tillräckliga förutsättningar för mellanstatlig ömsesidig hjälp och samarbete, så att det blir möjligt att utbyta praxis och kompetens.

I förslaget beaktas kommissionens åliggande att konkretisera artikel 3.1 i direktiv 94/57/EG, där det redan nu föreskrivs att flaggstaterna skall tillämpa bestämmelserna. Det rör sig alltså inte om att anta nya bestämmelser eller nya begränsningar, utan se till att befintliga bestämmelser effektivt understödjer sjösäkerheten, liksom skyddet av haven och miljön.

Trots att 164 stater som är medlemmar i IMO har ratificerat och förbundit sig att tillämpa konventionerna om sjösäkerhet och förebyggande av föroreningar från fartyg så varierar, störande nog, den verkliga nivån på säkerhet och förebyggande insatser avsevärt mellan olika flaggstater. Följden blir att undermåliga fartyg som fortsätter att segla runt om i världen utgör en ständig risk för de europeiska kusterna och skapar illojal konkurrens mellan företag som bedriver sjötransporter. Denna sorgliga verklighet underströks 2003 av sjöfartsindustrin (*Shipping Industry Guidelines on Flag State performance*, Marisec 2003) och i synnerhet av ministrarna i de 34 staterna från området kring Stilla havet och Atlanten som träffades i Vancouver i slutet av 2004 (*Deuxième Conférence Ministérielle conjointe des Protocoles d'Entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'Etat du Port "Renforcer le cercle de responsabilité" Action interrégionale visant à mettre un terme à l'exploitation des navires inférieurs aux normes - (Colombie-Britannique) Canada, 2 och 3 november 2004*).

Å sin sida betonade industrin skillnaderna mellan flaggstaterna i sina rekommendationer för val av flaggstat, som riktade sig till företag som äger eller bedriver verksamhet med handelsfartyg.

I sin gemensamma förklaring från Vancouver understryker ministrarna att "användningen av fartyg som inte uppfyller normerna fortsätter fortfarande i vissa regioner. Därför är det nödvändigt att vidta andra åtgärder för att bekämpa de redare och företagare som fortsätter att bedriva sin verksamhet på ett oansvarigt sätt, utan att ta hänsyn till internationella bestämmelser och regler för sjösäkerhet. Sedan den första ministerkonferensen, som hölls i mars 1998, har det inträffat andra skrämmande olyckshändelser och incidenter som har lett till förluster av människoliv och förorening av haven. Dessa olyckor och incidenter till sjöss har lett till svåra ekonomiska förluster

och skador på miljön, samtidigt som de har oroat medborgarna; det visar hur viktigt det är att tillämpa ytterligare åtgärder för att öka säkerheten och förebygga föroreningar (...). Fartyg som inte uppfyller normerna används mestadels av företagare som försöker vinna affärsmissiga fördelar av att använda fartyg som inte uppfyller internationell standard (...). Vissa administrationer i flaggstaten har fortfarande inte klart för sig att de har ett centralt ansvar för att övervaka att de fartyg som tillåts föra deras flagg uppfyller kraven i internationella konventioner. Vissa flaggstater underlåter att effektivt övervaka och kontrollera de organ till vilka de överlåter behörighet, och deras verksamhet tillåter inte någon komplett och effektiv utvärdering, kontroll och inspektion (...). De ständiga förlusterna av fartyg, liksom de återkommande förlusterna av människoliv och föroreningar som blir följderna av dessa, innebär att det är nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder för att stärka den allmänna säkerheten för sjötransporter och förebygga föroreningar av den marina miljön.”

På unionsnivå innebär de påtagliga olikheterna att det är stora skillnader mellan staterna när det gäller antalet kvarhållna fartyg. Uppgifterna om medlemsstaternas hamnstatskontroller, enligt samförståndsavtalet från Paris, illustrerar detta tydligt.

Under perioden 2002-2004 varierade antalet kvarhållna fartyg i de medlemsstater som hade en stor flotta med mellan 1,1 % och 7,3 %. Det bör emellertid noteras att det genomsnittliga antalet fartyg som kvarhålls efter Europeiska gemenskapens utvidgning har ökat avsevärt. Kvarhållningen uppgick 2002-2004 till 6 % för samtliga fartyg i EU-25, medan andelen med de ursprungliga 15 medlemsstaterna var 2,9 %. Kommissionen anser, med stöd av statistiken, att bristen på respekt för flaggstaternas förpliktelser är den felande länken i sjösäkerhetslagstiftningen.

I praktiken syftar kommissionens förslag till att råda bot på IMO:s två viktigaste svagheter, förutom bristen på kontrollbehörighet när det gäller tillämpningen av de bestämmelser som föreskrivs, nämligen följande:

- Den höga graden av handlingsfrihet som har tilldelats parterna att bevilja dispenser eller undantag från de grundläggande reglerna i konventionerna.
- Det faktum att tilläggsåtgärder som antas i form av IMO-resolutioner inte är bindande, men likväl anses vara av avgörande betydelse för en effektiv tillämpning av dessa åtaganden.

Dessa svagheter förklarar i hög grad skillnaden i kvalitet mellan flaggen och minskar det rättsliga handlingsutrymmet (hamnstatskontroller). Därför syftar det här förslaget till att i ett gemenskapsdirektiv fastställa de förpliktelser som åligger medlemsstaterna i deras egenskap av flaggstater, samtidigt som man beaktar de klaganden som har gjorts av IMO.

Principen att medlemsstaterna skall följa de regler som fastställs genom de internationella konventionerna om sjösäkerhet återfinns redan i artikel 3 i direktiv 94/57/EG, som innebär att medlemsstaterna skall genomföra IMO:s resolution A.847 (20) om direktiv som syftar till att hjälpa flaggstaterna att tillämpa IMO:s instrument.

Eftersom den resolutionen är föga detaljerad och stundtals inexact har IMO åtagit sig att omformulera sina riktlinjer till en kod för att genomföra de bindande instrumenten. Precis som när det gäller den ursprungliga resolutionen kommer denna kod inte att vara tvingande för medlemmarna i IMO. Parallellt vill IMO komplettera koden med ett system för kontroll av de statliga administrationerna. IMO:s kontrollsystem syftar inte till att införa påföljder för länder som inte, eller bara delvis, uppfyller sina förpliktelser som parter i IMO-konventionerna, utan till att hjälpa dem att förbättra sin prestation när det gäller tillämpningen av de konventioner som förtecknas i koden.

Koden och kontrollsystemet kommer att antas vid mötet i IMO:s generalförsamling i november 2005.

Kommissionen har snabbt applicerat de slutsatser som funnits att dra om det internationella arbetet på gemenskapsnivå, inte minst därför att rådet redan har uttalat sig om vilken linje som skall följas. Redan i slutsatserna av den 6 december 2002 om vilka åtgärder som borde vidtas efter Prestiges förlisning, uttryckte rådet sitt stöd för IMO:s arbete för att skapa en kod för flaggstaterna och ett system för obligatorisk kontroll som är avsett att säkerställa att flaggstaterna uppfyller sina förpliktelser enligt internationella konventioner.

Detta politiska engagemang från rådets sida förklarar varför Förenade kungariket, Cypern och Frankrike frivilligt anmälde sin flotta för kontroll redan 2004.

Med beaktande av IMO:s nya riktlinjer är kommissionens syfte att införliva den delen av koden som gäller flaggstaterna med gemenskapens lagstiftning, och se till att medlemsstaterna på ett effektivt och samordnat sätt uppfyller sina åligganden.

I förslaget till direktiv vill kommissionen införa ett gemenskapsincitament när det gäller ratificeringen av vissa internationella konventioner som får stor effekt på sjösäkerheten och förhindrandet av föroreningar. Den vill också inrätta en mekanism för att, i enlighet med kommittéförfarandet, vid behov se till att de normer och bestämmelser som medlemsstaterna tidigare har hanterat efter eget gottfinnande får en harmoniserad tillämpning.

Kommissionens mål är att medlemsstaternas flagg skall bli mer lockande, så att den europeiska flottan blir en flotta av hög kvalitet och samtidigt behåller sin konkurrenskraft i förhållande till tredjeländer. Detta förutsätter att tredjeländer som kan garantera ett system av jämförlig kvalitet kan sluta avtal med medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen i utbyte mot samma förmåner som medlemsstaterna.

- **Allmän bakgrund**

Det bör understrykas att koden för tillämpning av IMO:s obligatoriska instrument konkretiserar och kompletterar IMO:s resolution A.847 (20) om direktiv som är avsedda att hjälpa flaggstater att tillämpa IMO:s instrument, och framför allt att erinra om att medlemsstaterna redan nu, i kraft av artikel 3.1 i direktiv 94/57/EG, är skyldiga att agera inom ramen för förfarandet för inspektioner och certifiering av sina fartyg i enlighet med relevanta bestämmelser i bilagan och tillägget till den resolutionen.

När det gäller flaggstaternas ansvar snedvrids situationen av vissa medlemsstaters brister i tillämpningen av och respekten för de internationella bestämmelserna:

- Ekonomisk snedvridning mellan de stater som övervakar fartyg som för deras flagg mer effektivt och de som gör sig mindre möda på den punkten. Detta återspeglas i kostnaderna för fartygsunderhåll.
- Social snedvridning: Flaggstaternas bristande respekt för internationella åtaganden får effekter på arbetstillfällena för mindre kvalificerade besättningar, som är mindre koststamma och leder till en form av social dumpning så att kvalificerad personal mister arbetstillfällena. Dessutom bidrar det till att göra en karriär till sjöss allt mindre attraktiv, medan gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet samtidigt förutsätter att det införs säkerhetssystem ombord på fartygen som kräver kvalificerad personal och ett erkännande av sjöfolkets kvalifikationer, liksom kontroller av certifikaten (direktiv 2001/25/EG).

Slutligen har dessa ekonomiska och sociala frågor en direkt effekt på miljöskyddet, eftersom användningen av undermåliga fartyg med besättningar som saknar kvalifikationer ökar risken för dödsolyckor till sjöss och skador på miljön, och stora kostnader för insatser till följd av detta.

- **Gällande bestämmelser på det område förslaget omfattar**

En uttrycklig hänvisning till IMO-resolution A.847 (20) återfinns i artikel 3.1 i direktiv 94/57/EG där genomförandet av denna resolution beslutas.

- **Förenlighet med unionens andra mål och politikområden**

Förslaget utgör den felande länken i raden av annan lagstiftning på sjösäkerhetsområdet. Förslaget grundas på medlemsstaternas uttalade vilja att införa ett gemenskapssystem för kontroll av deras förpliktelser inom ramen för de internationella instrument de har undertecknat, bland annat genom att koden för flaggstaterna förpliktelser införlivas med gemenskapslagstiftningen och det införs ett system för kontroller. Samtliga dessa element bidrar till att stärka Europeiska unionens internationella ställning.

## 2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

*Samrådsmetoder som har använts, de viktigaste målsektorerna och de berördas allmänna profil*

I maj 2004 och februari 2005 genomförde kommissionen samråd med företrädare för medlemsstaterna och sjöfartsindustrin på grundval av arbetsdokument som innehöll detaljerade frågor om de förslag som planerades. Kommissionen bad också deltagarna att inkomma med sina närmare synpunkter i skriftlig form.

Från sjöfartsindustrins sida företräder de sektorer som kontaktades följande intressegrupper: rederier, speditörer, oljeföretag, hamnmyndigheter,

klassificeringssällskap, försäkringsbolag, skeppsbyggare, lotsar och företrädare för sjöfolksorganisationerna. Det rör sig i allmänhet om yrkesorganisationer på europeisk nivå, ibland internationell.

Enligt medlemsstaterna skapar respekten för flaggstatsnormerna direkta kostnader (kvalificerade inspektörer, införande av administrativa system, kvalificerade kontrollanter) och indirekta kostnader (vissa stater delegerar kontroller och certifiering till klassificeringssällskap). De medlemsstater som redan har infört dessa standarder är emellertid överens om att investeringskostnaderna i hög grad balanseras av att deras arbete rationaliseras och att man i längden gör besparingar till följd av storskaligheten.

På grundval av dessa samråd, och flera undersökningar, drog kommissionen slutsatsen att det vore lämpligt att med hjälp av ett direktiv införa koden för flaggstaternas genomförande av IMO:s bindande instrument.

Närmare detaljer om de alternativ som övervägdes och valet av arbetsmodell återfinns i konsekvensutredningen (SEK(2005) 1497). I denna undersökning drogs slutsatsen att det bästa vore de lagstiftningsåtgärder som härmed föreslås.

#### Sammanfattning av svaren och hur de har beaktats

Företrädarna för industrin mottog kommissionens förslag positivt men varnade dock för en viss försiktighet eftersom det gällde ett initiativ som bara skulle understödja Europeiska unionens medlemsstater. Vidare ombads kommissionen att införliva IMO:s bestämmelser så exakt som möjligt.

Vederbörlig hänsyn har tagits till dessa önskemål av allmän och mer specifik karaktär. IMO:s texter återfinns i bilagan till förslaget till direktiv, och kommissionen förslår att vissa av bestämmelserna i dessa skall bli bindande för medlemsstaterna. Det beviljas också incitament för fartyg som för europeisk flagg och dessa bör i längden visa sig som lättnader i hamnstatskontrollerna av fartyg från europeiska flaggstater som uppfyller sina förpliktelser. Med reservation för att det kan komma att ingås särskilda externa avtal kan tredjeländer åtnjuta samma fördelar om de uppnår samma kvalitetsresultat. De medlemsstater som så önskar kan bistås av kommissionen vid kontrollerna (förberedelse och genomförande av kontrollen).

#### • **Inhämtande och användning av sakkunskap**

##### Berörda vetenskapliga områden / sakkunskap

Sjösäkerhet, säkerheten för människoliv och miljöskydd.

##### Arbetsmetod

Arbetsmetoden är densamma som den som användes av IMO, baserad på flaggstaternas egna utvärdering av sin prestation. Medlemsstaterna har samtyckt till att flaggstaternas självbedömningar skall omfattas av ytterligare kriterier och att de blir föremål för en fördjupad analys på europeisk nivå.

### Viktigaste organisationer / sakkunniga som kontaktats

Det behövdes expertrapporter från Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

### Sammanfattning av mottagen och använd rådgivning

Problemet med befintliga risker, potentiellt allvarliga och med oåterkalleliga konsekvenser har tagits upp. Det rådde enhällighet om att dessa risker finns.

De yttranden som har inkommit återfinns i Europaparlamentets rapport MARE, vars webbsida finns på följande adress:

[http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm)

### Metoder för att offentliggöra resultaten av de sakkunnigas synpunkter

Sjösäkerhetsbyråns hemsida: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

#### • **Konsekvensanalys**

Man övervägde två alternativ, nämligen att medlemsstaterna skulle agera på eget initiativ eller att det skulle läggas fram ett förslag till direktiv om enhetliga krav på flaggstaterna.

När det gällde det första alternativet ledde analysen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser fram till följande slutsats: eventuella enskilda åtgärder som vidtas av medlemsstaterna, antingen de vore gemensamma eller fristående (och i synnerhet om de innebar att ingenting gjordes) skulle inte få till följd att målen i gemenskapen förverkligades, och skulle inte tillföra det mervärde som en åtgärd på gemenskapsnivå kan göra för en enhetlig tillämpning inom Europeiska unionen av de internationella rättsliga ramarna som har upprättats av IMO. Enskilda insatser riskerar vidare att, beroende på flaggstat, leda till olika nivåer på säkerhet och skydd liksom en ekonomisk snedvridning.

När det gällde det andra alternativet ledde analysen till att införlivandet med IMO:s kod inte ger medlemsstaterna några nya förpliktelser, om deras sjöfartsmyndigheter respekterar de åtaganden som har gjorts inom ramen för internationella konventioner. Denna åtgärd bör därför inte leda till några ytterligare utgifter i budgeten, samtidigt som den innebär ett viktigt bidrag till sjösäkerheten, och därigenom också till miljön och sjöfolkets sociala villkor.

Kommissionen genomförde en konsekvensanalys i enlighet med sitt lagstiftnings- och arbetsprogram, och rapporten från denna finns tillgänglig på kommissionens webbsida: [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm).

### 3) FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av de föreslagna åtgärderna**

Det föreslås en förstärkning av sjösäkerheten, skyddet för sjöfolk och miljön genom att flaggstaterna får ytterligare ansvar inom ramen för de internationella förpliktelser de har åtagit sig. Detta ansvar bör utövas både innan och efter det att de har beviljat fartyg rätten att segla under deras flagg.

Konkret gäller det att se till att bestämmelserna i koden för tillämpning av IMO:s bindande instrument blir bindande för flaggstaterna och att införa ett system för kontroll av flaggstaterna.

- **Rättslig grund**

Förslaget grundar sig på artikel 80.2 i fördraget och artikel 3.1 i direktiv 94/57/EG.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte berör något område som uteslutande faller inom gemenskapens behörighet.

Målen med förslaget kan inte uppnås i tillräcklig grad genom insatser av medlemsstaterna, och detta av följande skäl.

Även om det uteslutande ankommer på de enskilda staterna att bevilja fartyg rätten att föra deras flagg, fastställs villkoren för beviljandet och underhållet av flottan i internationella konventioner som har ratificerats av medlemsstaterna. En harmoniserad tillämpning av dessa regler för beviljande och underhåll faller inom gemenskapens kompetens då det inte finns någon internationell kontroll.

Insatser från en enskild medlemsstat är inte tillräckliga för att uppnå målen, eftersom sjötransporter till sin natur är internationella och de förpliktelser som följer av internationella instrument, som bland annat syftar till att bekämpa bekvämlighetsflagg, skulle bli verkningslösa om medlemsstaterna agerade enskilt.

Medlemsstaternas enskilda insatser skulle strida mot bestämmelserna i direktiv 94/57/EG, där det föreskrivs att IMO-resolution A.847(20), som ligger till grund för förslaget, skall genomföras på gemenskapsnivå.

Förslagets mål kan förverkligas bättre genom en gemenskapsinsats, och detta av följande skäl.

Vid granskningen av medlemsstaternas självbedömningar om genomförandet av de internationella förpliktelserna inom ramen för de konventioner medlemsstaterna har undertecknat upptäcktes flera skillnader mellan medlemsstaterna som påverkar sjöfartssäkerheten. Dessa skillnader gäller bland annat de kontroller som utövas över klassificeringssällskapen, hanteringen av olyckor, sjöfartsadministrationernas struktur och införandet av ett kvalitetssystem. Det är därför det krävs en insats från Europeiska unionen, bland annat på områdena för metoder och praxis.

Genom förslaget till direktiv uppmanas medlemsstaterna att ratificera de internationella

konventionerna, vilket görs bättre av medlemsstaterna än av gemenskapen eftersom denna senare inte har exklusiv behörighet på de områden som omfattas av dessa konventioner. I förslaget föreskrivs det att de nationella sjöfartsadministrationerna skall införa ett kvalitetssystem genom att fastställa kvalitetskriterier, och medlemsstaterna kan välja mellan normen ISO 9001:2000 och likvärdiga normer för att lyckas med detta. Det är bara medlemsstaterna själva som kan införa detta system, med utgångspunkt från normer som är anpassade till deras respektive sjöfartsadministrationer, så att målen uppnås.

I förslaget föreskrivs också kontroller av medlemsstaternas flottor, och det överläts åt medlemsstaterna att bestämma datum för dessa och om de vill ha kommissionens assistans.

Förslaget är följaktligen förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl.

Medlemsstaterna har åtagit sig att genomföra IMO:s bestämmelser om flaggstaternas förpliktelser och att låta sig kontrolleras av IMO. Kommissionens svar är alltså proportionellt till medlemsstaternas förväntningar.

Vidare kommer det inte att uppstå några merkostnader för genomförandet av det direktiv som föreslås av medlemsstaterna, eftersom syftet är att rationalisera utgifterna för sjöfartsadministrationerna. Användningen av de möjligheter vi erbjuds genom fördraget borgar för kvalitet och för en harmonisering av tillämpningen av de förpliktelser som åligger de flaggstater som är medlemmar i Europeiska unionen.

- **Val av rättsinstrument**

Förslaget rättsinstrument: direktiv.

Andra rättsinstrument hade inte varit lämpliga, och detta av följande skäl.

Förpliktelserna enligt IMO måste införlivas med gemenskapens lagstiftning av två skäl: å ena sidan avsaknaden av kontrollmekanismer och påföljder inom ramen för den internationella lagstiftningen, och å andra sidan de avsevärda skillnaderna i kvalitet som har konstaterats mellan de europeiska flaggstaterna.

I kraft av våra förpliktelser enligt de konventioner som samtliga medlemsstater har ratificerat, har alla medlemsstaterna införlivat genomförandet av de regler som omfattas av IMO:s kod för genomförande av IMO:s bindande instrument med sin nationella lagstiftning, eller förmodas i alla fall ha gjort det. Valet att utforma ett direktiv är oundvikligt, då kommissionen föreslår att medlemsstaterna vid behov skall ratificera de konventioner som avses i koden, och att de skall inrätta ett system för kvalitetskontroll.

Någon annan metod vore inte tillräcklig, och det skulle heller inte räcka med ett enkelt samarbete mellan medlemsstaterna. Dessa senare har redan ratificerat de konventioner

som avses i koden om genomförandet av IMO:s bindande instrument. Det rör sig alltså om att ta ett kvalitativt steg i riktning mot harmonisering och kontroll av genomförandet av dessa bindande internationella instrument. Framför allt finns det inga möjligheter att på internationell nivå, i synnerhet inte inom ramen för IMO, att se till att de internationella konventionerna tillämpas och att eventuella överträdelser leder till påföljder.

Kommissionen vill understryka att de medlemsstater som i kraft av sin nationella lagstiftning har försäkrat sig om en effektiv tillämpning av de internationella förpliktelser de har i egenskap av flaggstater inte bör anta någon ny lagstiftning. Inom ramen för artikel 19 i direktivet åligger det dem bara att meddela kommissionen vilken befintlig nationell lagstiftning de använder och att översända en kopia av denna.

#### 4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

#### 5) YTTERLIGARE INFORMATION

- **Simulering, pilotfas och övergångsperiod**

Förslaget har omfattats, eller kommer att omfattas av en övergångsperiod.

- **Översyn / ändring / tidsbegränsning**

Förslaget innehåller en ändringsklausul.

- **Jämförelsetabell**

Medlemsstaterna skall meddela kommissionen texten i den nationella lagstiftning genom vilken direktivet införlivas, liksom en jämförelsetabell mellan bestämmelserna där och bestämmelserna i det här direktivet.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet**

Detta utkast till rättsakt rör ett område som omfattas av avtalet om det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och det bör därför utvidgas till att omfatta även det.

- **Närmare förklaring av förslaget, kapitel- eller artikelvis**

I artikel 1 fastställs syftet: medlemsstaternas lagstiftning skall stämma överens med IMO:s konventioner, säkerheten skall förbättras och föroreningar från fartyg som seglar under medlemsstaternas flagg skall förhindras.

I artikel 2 finns definitioner av de ord, begrepp och referenser som används i förslaget.

Syftet med artikel 3 är att se till att IMO:s internationella bestämmelser om flaggstaternas förpliktelser tillämpas och i artikeln uppmanas medlemsstaterna att bli parter i konventionerna.

I artikel 4 beskrivs flaggstaternas förpliktelse att ge administrationerna tillräckliga

resurser och lämpliga förfaranden.

I artikel 5 fastställs förpliktelser och förfaranden, i överensstämmelse med IMO:s riktlinjer, som skall följas före och under registreringen av ett fartyg i någon av Europeiska unionens medlemsstater.

I artikel 6 återges de bindande bestämmelserna i koden för att se till att inspektioner och certifiering av fartyg harmoniseras i enlighet med IMO:s bestämmelser.

I artikel 7 förklaras flaggstaternas åligganden när det gäller effektiva och återkommande kontroller av de erkända organisationer som de har bemyndigat att utföra lagstadgade arbetsuppgifter som gäller inspektioner och certifiering av fartygen i landet.

I artikel 8 fastställs staternas förpliktelser mot den personal som är engagerad i arbetet för säkerhet och för att förhindra föroreningar, liksom förhållandet mellan personerna i personalen.

Genom artikel 9 införs en förpliktelse att genomföra en utredning efter en olyckshändelse till sjöss eller en händelse som leder till förorening.

Genom artikel 10 åläggs medlemsstaterna att se till att deras fartyg har adekvat personal av god kvalitet, och samtidigt blir IMO-resolution A.890 (21) om de principer som skall följas för säkerheten bindande.

I artikel 11 förtecknas en rad kringåtgärder.

Genom artikel 12 åläggs medlemsstaterna att varje år utvärdera och undersöka sin flotta.

Genom artikel 13 införs ett kontrollsystem som är oberoende av flaggstatens statliga administration, och det kontrollsystem som har utvecklats av IMO erkänns.

Genom artikel 14 åläggs medlemsstaterna att underställa sin sjöfartsförvaltning en ISO-certifiering för att få kvalitetsmärkning.

I artikel 15 fastställs möjligheten att ingå samarbetsavtal med tredjeländer.

I artikel 16 föreskrivs det att kommissionen skall få tillgång till uppgifter som gör det möjligt att utvärdera tillämpningen av direktivet och rapportera om denna.

Genom artikel 17 införs möjligheten för kommissionen att ändra direktivet mot bakgrund av beslut som fattas av IMO och ILO.

Genom artikel 18 anförtros de genomförandeåtgärder som föreskrivs i olika artiklar i direktivet till COSS.

I artikel 19 och artikel 20 fastställs tidsfristerna för införlivandet av bestämmelserna i direktivet och deras ikraftträdande.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om fullgörande av flaggstatsförpliktelser**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>1</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>2</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>3</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>4</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Sjöfarten i gemenskapen, de medborgare som utnyttjar den och miljöskyddet bör alltid vara säkra.
- (2) Inom den internationella sjöfarten har det genom antagandet av ett antal konventioner för vilka Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är depositarie skapats ett omfattande ramverk för att öka sjösäkerheten och skyddet av miljön mot föroreningar från fartyg.
- (3) I enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (UNCLOS) och de konventioner för vilka IMO är depositarie, skall stater som är parter i dessa instrument utfärda lagar och förordningar och vidta nödvändiga åtgärder för att sätta dessa instrument i kraft helt och fullt, i syfte att skydda människoliv till havs och miljön genom att garantera att de fartyg som är i trafik är lämpliga för den verksamhet de är avsedda för och bemannat med behörigt sjöfolk.
- (4) Vederbörlig hänsyn måste tas till Internationella arbetsorganisationens (ILO) pågående omfattande konsolidering av de befintliga instrumenten för sjöfolk till ett enda

---

<sup>1</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>2</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

instrument. Detta arbete kommer också att behandla flaggstatsförpliktelser som i ett senare skede bör införlivas med detta direktiv.

- (5) IMO-konventionerna bör ges full effekt i gemenskapen genom att konventionernas bindande bestämmelser införlivas med gemenskapens lagstiftning, eftersom alla medlemsstater skall vara parter i IMO-konventionerna och därmed är skyldiga att uppfylla konventionsförpliktelserna i fråga om fartyg under deras flagg.
- (6) De bindande bestämmelserna måste genomföras tillsammans med den relevanta gemenskapslagstiftningen om säkerheten i fråga om fartyg, besättningar, passagerare och last, och om förebyggande av förorening från fartyg och arbetstider för sjöfolk.
- (7) Några medlemsstater som ännu inte har fullbordat anslutningsprocessen för vissa IMO-konventioner – till exempel 1988 års SOLAS-konvention, lastlinjeprotokollen, MARPOL-bilagorna IV och VI och bilagorna till vissa IMO-konventioner som uttryckligen citeras i gemenskapslagstiftningen – bör uppmanas att slutföra dessa förfaranden.
- (8) Enligt [Europaparlamentets och rådets direktiv .../.../EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed<sup>5</sup>] måste medlemsstaterna följa relevanta bestämmelser i bilagan och bihanget till IMO-resolution A.847 (20) om riktlinjer för att stödja flaggstater vid genomförandet av IMO-instrument för att säkerställa att deras behöriga administrationer kan se till att bestämmelserna i de internationella konventionerna tillämpas på ett effektivt sätt, särskilt avseende inspektion och besiktning av fartyg och utfärdande av konventions- och dispenscertifikat.
- (9) IMO-resolution A.847 (20) upphävdes genom IMO-resolution A.973 (24) om koden för genomförande av bindande IMO-instrument, som innehåller de bindande bestämmelser som skall genomföras av flaggstater.
- (10) Medlemsstaterna skall uppfylla sina förpliktelser som flaggstater effektivt och konsekvent i enlighet med IMO-konventionerna och med beaktande av IMO-resolution A.973 (24).
- (11) IMO-konventionerna ger flaggstaterna rätt att undanta fartyg från tillämpningen av grundläggande bestämmelser för flaggstater enligt IMO-konventionerna och att tillämpa likvärdiga bestämmelser, och detta har inneburit att administrationerna efter eget gottfinnande kan fatta beslut om ett stort antal krav. Om denna möjlighet helt och hållet överläts åt de enskilda administrationerna kan det leda till olika säkerhetsnivåer bland medlemsstaterna, liksom kanske snedvriden konkurrens mellan flaggstater.

---

<sup>5</sup> EUT L [...], [...], s. [...].

- (12) I artikel 12 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg<sup>6</sup> förbinder sig gemenskapen att ta initiativ till harmoniserade tolkningar av reglerna för passagerarfartyg som används på internationella resor. Samma modell bör användas, vid behov och utan att det påverkar tillämpningen av harmoniserade tolkningar som antas av IMO, på liknande bestämmelser för andra typer av fartyg som omfattas av IMO-konventionerna.
- (13) Sjöfartsadministrationerna i medlemsstaterna bör kunna förlita sig på resurser som är tillräckliga för fullgörandet av sina flaggstatsförpliktelser i proportion till flottans storlek och art och som grundar sig på relevanta IMO-krav.
- (14) Minimikriterier för dessa resurser bör fastställas med utgångspunkt i medlemsstaternas praktiska erfarenhet.
- (15) Ett obligatoriskt genomförande av de förfaranden som rekommenderas av IMO i MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 av den 20 december 2004 om "Överföring av fartyg mellan stater" bör stärka de bestämmelser om byte av flagg som behandlas i IMO-konventionerna och i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet, och de bör i sjösäkerhetens intresse öka öppenheten i förhållandet mellan flaggstater.
- (16) Medlemsstaterna bör för fartyg under deras flagg tillämpa harmoniserade krav på flaggstatens certifiering och besiktning enligt de relevanta förfaranden och riktlinjer som återfinns i bilagan till IMO-församlingens resolution A.948 (23) om riktlinjer för besiktning inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
- (17) En sträng och grundlig kontroll av de erkända organisationer som utför flaggstaternas uppgifter på medlemsstaternas vägnar, och som står i proportion till storleken på och arten av medlemsstaternas flottor bör leda till en förbättring av den övergripande kvaliteten på fartyg som seglar under medlemsstaternas flaggor.
- (18) Om flaggstatsinspektörerna uppfyller vissa minimikrav bör detta garantera likvärdiga villkor för sjöfartsadministrationerna och höja kvaliteten på fartyg som seglar under medlemsstaternas flaggor.
- (19) Medlemsstaterna har förpliktelser såsom flaggstater när det gäller utredningar av olyckor och tillbud där deras fartyg är inblandade.
- (20) Medlemsstaterna skall följa de särskilda regler vid utredningar av olyckor vid sjötransporter som finns fastställda i direktiv (.../.../EG).
- (21) IMO:s principer för säkerhetsbesättning bör bli bindande för att bidra till att förbättra kvaliteten på fartyg som seglar under medlemsstaternas flaggor.
- (22) En databas med viktiga uppgifter om fartyg som seglar under medlemsstaternas flaggor och fartyg som lämnat en medlemsstats register bör förbättra öppenheten när det gäller en högkvalitativ flottans prestanda, bidra till en bättre kontroll av flaggstaternas förpliktelser och skapa likvärdiga villkor för sjöfartsadministrationer.

---

<sup>6</sup> EGT L 144, 15.5.1998, s. 1. Direktivet i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2003/75/EG (EUT L 190, 30.7.2003, s. 6).

- (23) En utvärdering och granskning av flaggstaternas arbete och vid behov även korrigerande åtgärder bör kunna leda till att samtliga medlemsstater hamnar på den vita listan i Paris MOU (samförståndsavtalet om hamnstatskontroll).
- (24) Medlemsstaterna har förbundit sig att visa att de följer bestämmelserna i IMO:s bindande instrument, i enlighet med begäran i resolution A.974 (24) om IMO:s frivilliga revisionsprogram för medlemsstater (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme*) som antogs av IMO-församlingen den 1 december 2005.
- (25) IMO:s frivilliga revisionsprogram följer den standardiserade modellen för ett kvalitetsledningssystem som inkluderar principer, kriterier, revisionsområden, metoder och förfaranden som är lämpliga för att bedöma om medlemsstaterna genomför och verkställer de förpliktelser och åtaganden som ingår i de bindande IMO-konventioner som de är parter i. Denna revisionsprocess kan därför redan nu föras in i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet.
- (26) En kvalitetscertifiering av administrativa förfaranden i enlighet med ISO eller motsvarande normer skulle dessutom leda till likvärdiga villkor för sjöfartsadministrationer.
- (27) För att skapa likvärdiga villkor för fartygsägare som bedriver verksamhet med fartyg som för en medlemsstats flagg och de som har fartyg under annan flagg bör det skapas synergier mellan flaggstater som förbinder sig att genomföra koden för tillämpning av bindande IMO-instrument, som antogs genom IMO-församlingens resolution A.973 (24) den 1 december 2005, och som samtycker till att granskas enligt bestämmelserna i resolution A.974 (24) som antogs av IMO-församlingen den 1 december 2005.
- (28) Ingåendet av ett samförståndsavtal mellan flaggstater för att skapa synergier mellan flaggstaterna bör främjas av kommissionen.
- (29) Den europeiska sjösäkerhetsbyrån som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002<sup>7</sup> bör ge det stöd som krävs för att detta direktiv skall genomföras.
- (30) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>8</sup>.
- (31) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, dvs. inrättande och genomförande av lämpliga åtgärder på det sjöfartspolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

---

<sup>7</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 724/2004 (EUT L 129, 29.4.2004, s. 1).

<sup>8</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

#### **Syfte**

1. Syftet med detta direktiv är att
  - a) se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstater enligt IMO-konventionerna,
  - b) öka säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg och är verksamma i internationell handel,
  - c) skapa en mekanism för en harmoniserad tolkning av de åtgärder som fastställs i IMO-konventionerna, och som tidigare har överlåtits åt parternas gottfinnande.
2. Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av gemenskapens sjöfartslagstiftning enligt förteckningen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002<sup>9</sup> eller rådets direktiv 1999/63/EG<sup>10</sup>.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

1. I detta direktiv gäller följande definitioner:
  - a) *IMO-konventioner*: följande konventioner, med tillhörande protokoll och ändringar och därmed förknippade koder med bindande status, antagna inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i uppdaterad version:
    - i) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74)
    - ii) 1966 års internationella lastlinjekonvention (LL 66)
    - iii) 1969 års internationella konvention om skeppsmätning (TONNAGE 69)
    - iv) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL)
    - v) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW)
    - vi) 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (COLREG 72).

---

<sup>9</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

<sup>10</sup> EGT L 167, 2.7.1999, s. 33.

- b) *särskilda IMO-konventioner*: 1993 års Torremolinosprotokoll till 1977 års internationella konvention i Torremolinos om fiskefartygs säkerhet, och 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg.
  - c) *flaggstatskod*: delarna 1 och 2 i koden för genomförande av bindande IMO-instrument som antogs av IMO-församlingen i resolution A.973 (24) den 1 december 2005.
  - d) *fartyg*: fartyg och farkoster som omfattas av en eller flera IMO-konventioner.
  - e) *administration*: de behöriga sjöfartsmyndigheterna i den stat vars flagg fartyget har rätt att föra.
  - f) *kvalificerad flaggstatsinspektör*: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är vederbörligen bemyndigad av en medlemsstats behöriga myndighet att utföra besiktningar och inspektioner som hänför sig till certifikaten och som uppfyller de kvalifikations- och oberoendekriterier som anges i bilaga II.
  - g) *erkänd organisation*: en organisation som har erkänts i enlighet med [direktiv .../.../EG (om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed)].
  - h) *certifikat*: konventionscertifikat enligt IMO-konventionerna.
2. Åtgärder för ändring av definitionerna i leden a–c med anledning av nya konventioner eller bestämmelser får göras i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

### Artikel 3

#### Tillämpning av det internationella regelverket

1. Medlemsstaterna skall bli parter i IMO-konventionerna och de särskilda IMO-konventionerna. Denna förpliktelse gäller emellertid bara konventionerna i den version som gäller på dagen för detta direktivs ikraftträdande.
2. Medlemsstater som på dagen för detta direktivs ikraftträdande ännu inte är parter i samtliga IMO-konventioner och de särskilda IMO-konventionerna skall inleda ratifikations- eller anslutningsförfarandena för konventionerna i fråga enligt sin nationella lagstiftning. De skall senast nittio dagar efter det att detta direktiv har trätt i kraft meddela kommissionen vid vilket datum de förväntas deponera ratifikations- eller anslutningsinstrumentet för konventionerna hos Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare.
3. Varje medlemsstat skall inom sin administration tydligt fördela arbetsuppgifter som gäller utformning och vidareutveckling av strategier för fullgörande av flaggstaternas åligganden enligt IMO-konventionerna, och se till att administrationen har förmåga att på ett lämpligt sätt bidra till utfärdandet av nationell lagstiftning och tillhandahålla vägledning om dess genomförande och upprätthållande.

4. När det gäller internationell sjöfart skall medlemsstaterna fullt ut tillämpa de bindande bestämmelser om flaggstater som fastställs i IMO-konventionerna i enlighet med de villkor och avseende de fartyg som avses i dessa, och ta vederbörlig hänsyn till bestämmelserna i flaggstatskoden (FSC) i bilaga I till detta direktiv.
5. Medlemsstaternas skall fortlöpande förbättra de åtgärder som vidtas för att genomföra IMO-konventionerna. Förbättringar skall göras genom att den nationella lagstiftningen tillämpas och upprätthålls strängt och effektivt, och genom en fortlöpande kontroll av att reglerna följs.
6. I enlighet med förfarandet i artikel 18.2 får åtgärder antas i syfte att
  - a) utveckla harmoniserade förfaranden för tillämpning av dispenser och liknande i enlighet med IMO-konventionerna,
  - b) fastställa harmoniserade tolkningar av frågor som i IMO-konventionerna har överlåtit åt administrationernas gottfinnande,
  - c) tillämpa enhetliga tolkningar av bestämmelser i konventionerna.

#### *Artikel 4*

#### **Resurser och metoder för att administrera kraven i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening**

1. Varje medlemsstat skall se till att dess administration har lämpliga resurser som står i proportion till dess flottas storlek och art. Resurserna skall
  - a) säkerställa att kraven i IMO-konventionerna uppfylls,
  - b) säkerställa att olyckor utreds och att fartyg med fastställda brister hanteras korrekt och vid lämplig tidpunkt,
  - c) säkerställa att en vägledning om de krav som återfinns i de relevanta IMO-konventionerna utarbetas, dokumenteras och tillhandahålls på ett för administrationen tillfredsställande sätt,
  - d) inbegripa ett lämpligt antal kvalificerade personer för att kunna tillämpa och upprätthålla den nationella lagstiftningen för genomförande av IMO-konventionerna, inbegripet personal som gör utredningar och besiktningar,
  - e) inbegripa ett tillräckligt antal kvalificerade flaggstatsanställda för att kunna utreda fall då fartyg som har rätt att föra medlemsstatens flagg har hållits kvar av en hamnstat,
  - f) inbegripa ett tillräckligt antal kvalificerade flaggstatsanställda för att kunna utreda fall då en hamnstat har ifrågasatt giltigheten hos ett certifikat eller ett intyg om erkännande, eller behörigheten hos personer som har certifikat eller intyg om erkännande utfärdade av eller på uppdrag av flaggstaten.

2. Varje medlemsstat skall se till att flaggstatsinspektörer och utredare utbildas, och att deras verksamhet övervakas.
3. Varje medlemsstat skall utarbeta eller bibehålla en kapacitet för konstruktionsgranskning och tekniskt beslutsfattande som står i proportion till dess flottas storlek och art.
4. Minimikrav för uppfyllandet av de förpliktelser som fastställs i punkterna 1 och 2 skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

#### *Artikel 5*

#### **Registrering av ett fartyg i en medlemsstat**

1. Innan ett fartyg registreras skall medlemsstaten kontrollera dess identitet, inbegripet, i lämpliga fall, IMO-numret, och andra uppgifter om fartyget, så att fartyget inte seglar under två eller flera staters flagg samtidigt. Det skall styrkas att ett fartyg som tidigare seglat under en annan stats flagg har strukits ur den statens register, eller att den statens registreringsmyndighet har samtyckt till överföring av fartyget.
2. När ett fartyg skall registreras för första gången i medlemsstatens register skall medlemsstaten eftersträva att se till att fartyget uppfyller internationella regler och föreskrifter. Medlemsstaten skall vid behov kontakta den tidigare flaggstaten.
3. När en annan flaggstat begär information om ett fartyg som har utgått ur en medlemsstats register skall medlemsstaten snarast möjligt ge flaggstaten ingående information om brister, åsidosättande av tidsfrister och alla andra uppgifter som rör säkerheten.
4. Punkterna 1–3 skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 789/2004<sup>11</sup>.

#### *Artikel 6*

#### **Säkerheten för fartyg som seglar under en medlemsstats flagg**

1. Medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att fartyg som har rätt att föra deras flagg följer internationella regler och normer. Dessa åtgärder skall särskilt inbegripa följande:
  - a) Fartyg skall förbjudas att lägga ut innan de kan gå till sjöss utan att bryta mot internationella regler och normer.
  - b) Fartyg skall bli föremål för regelbundna inspektioner av att fartygets skick och besättning stämmer överens med de certifikat som finns ombord.
  - c) Under de regelbundna inspektioner som avses i b skall inspektören kontrollera att det sjöfolk som förordnats för fartyget är väl förtrogna med sina

---

<sup>11</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 19.

arbetsuppgifter och fartygets arrangemang, installationer, utrustning och förfaranden.

- d) De skall se till att hela besättningen kan samordna sin verksamhet i en nödsituation och i fråga om arbetsuppgifter av central betydelse för säkerheten eller för förhindrande eller begränsning av förorening.
  - e) Den nationella lagstiftningen skall innehålla bestämmelser om påföljder som är tillräckligt stränga för att avskräcka fartyg från att överträda internationella regler och normer.
  - f) Förfaranden skall – efter utredning – inledas mot fartyg som har överträtt internationella regler och normer, oavsett var överträdelsen begicks.
  - g) Den nationella lagstiftningen skall innehålla bestämmelser om påföljder som är tillräckligt stränga för att avskräcka personer med certifikat eller intyg om erkännande utfärdade av eller på uppdrag av medlemsstaten från att överträda internationella regler och normer.
  - h) Förfaranden skall – efter utredning – inledas mot personer med certifikat eller intyg om erkännande som har överträtt internationella regler och normer, oavsett var överträdelsen begicks.
2. Medlemsstaterna skall utarbeta och genomföra ett lämpligt program för kontroll och övervakning så att brister och påstådda fall av förorening som rapporteras av hamn- eller kuststater kan åtgärdas vid lämplig tidpunkt.
  3. Medlemsstaterna, eller erkända organisationer som agerar för deras räkning, skall utfärda eller erkänna certifikat för ett fartyg först efter att de har fastställt att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav.
  4. Medlemsstaterna skall utfärda ett internationellt behörighetscertifikat eller intyg om erkännande till en person först efter att de har fastställt att personen uppfyller alla tillämpliga krav.
  5. Medlemsstaterna skall se till att deras fartyg har besiktigats i enlighet med relevanta förfaranden och riktlinjer inom ramen för det harmoniserade system för besiktning och certifiering som fastställs i bilagan till IMO-församlingens resolution A.948 (23) i uppdaterad version.
  6. När ett fartyg som för en medlemsstats flagg hålls kvar av en hamnstat skall flaggstaten vidta åtgärder i enlighet med vägledningen i bilaga III.
  7. Bilaga III får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 18.2 för att förbättra vägledningen i ljuset av de erfarenheter som har gjorts under tillämpningen av befintliga regler.

## Artikel 7

### Delegering av behörighet för konventionsrelaterade uppgifter

1. Medlemsstater som anlitar erkända organisationer för certifieringen av deras fartyg skall utveckla eller bibehålla en kapacitet som står i proportion till dess flottas storlek och art för att fortlöpande övervaka besiktnings- och certifieringsprocessen hos de erkända organisationer som agerar för deras räkning; detta skall dock inte påverka tillämpningen av [direktiv 94/57/EG och direktiv .../.../EG (om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed)].

De skall se till att det upprättas en direkt kommunikationslänk via Internet mellan administrationen och de erkända organisationerna, och att den personal som är inblandad i övervakningen av de erkända organisationerna har goda kunskaper om dessa organisationers och flaggstatens bestämmelser, och kan övervaka de erkända organisationerna på platsen.

2. Medlemsstater som omfattas av punkt 1 skall se till att alla fartyg som för deras flagg blir föremål för en kompletteringsbesiktning med intervaller som inte får överstiga 12 månader, i syfte att se till att fartygen uppfyller kraven i IMO-konventionerna och de nationella kraven.
3. Kompletteringsbesiktning skall inte krävas för fartyg som
  - a) har varit registrerade i medlemsstaten i minst två år,
  - b) har inspekterats åtminstone en gång under de senaste tolv månaderna i enlighet med direktiv 95/21/EG<sup>12</sup> eller [Europaparlamentets och rådets direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll]<sup>13</sup>, och
  - c) inte har hållits kvar i enlighet med direktiv 95/21/EG eller [direktiv .../.../EG (om hamnstatskontroll)] under de senaste tolv månaderna.
4. När de närmare bestämmelser om inspektionsinsatsen som skall antas enligt artikel 5.2 i [direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll] har trätt i kraft, skall kompletteringsbesiktning inte krävas för fartyg som vid den senaste inspektionen klassades som lågriskfartyg enligt det direktivet.
5. Medlemsstater som omfattas av punkt 1 skall också
  - a) utfärda särskilda instruktioner till sina erkända organisationer som noga beskriver vilka åtgärder som skall vidtas om det visar sig att ett fartyg inte kan gå till sjöss utan fara för fartyget eller människor ombord, eller visar sig utgöra ett orimligt hot mot den marina miljön, och
  - b) förse sina erkända organisationer med alla lämpliga instrument i nationell lagstiftning och tolkning av denna för att bestämmelserna i

---

<sup>12</sup> EGT L 157, 7.7.1995, s. 1.

<sup>13</sup> EUT L [...], [...], s. [...].

IMO-konventionerna skall träda i kraft, eller ange om administrationens normer i något avseende går utöver de som föreskrivs i konventionerna.

6. Förfaranden och riktlinjer för kompletteringsbesiktningar och minimikrav på inspektörer som utför kompletteringsbesiktningar skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

#### *Artikel 8*

#### **Flaggstatsinspektörer**

1. Medlemsstaterna skall definiera och dokumentera ansvarsområden, befogenheter och inbördes förhållande för all flaggstatspersonal som leder, utför och kontrollerar arbete som avser och påverkar säkerheten och förhindrandet av förorening.
2. Medlemsstaterna skall se till att personal som ansvarar för eller utför besiktningar, inspektioner och revisioner på fartyg och företag, uppfyller de minimikrav som fastställs i bilaga II.
3. Medlemsstaterna skall se till att annan personal än den som avses i punkt 2 som assisterar vid uppfyllandet av flaggstatens förpliktelser har utbildning och får handledning i proportion till de arbetsuppgifter de har behörighet att utföra.
4. Medlemsstaterna skall se till att det tillämpas ett dokumenterat system för personalens kvalifikationer, och kontinuerligt uppdatera personalens kunskaper på det sätt som krävs för de arbetsuppgifter de har fått behörighet att utföra.
5. Flaggstaten skall utfärda en identitetshandling till alla inspektörer som utför uppgifter för dess räkning ombord på fartyg.
6. Minimikvalifikationer för den personal som avses i punkt 3 får antas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

#### *Artikel 9*

#### **Flaggstaternas utredningar**

Varje medlemsstat skall utreda sjöolyckor och föroreningstillfällen där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat; detta skall dock inte påverka det ansvar som följer av koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, antagen av IMO genom resolution A.849 (20), bifogad IMO-församlingens resolution A.884 (21), i uppdaterad version. Sådana utredningar skall göras av utredare med lämpliga kvalifikationer som är kompetenta i frågor som rör olyckan. Medlemsstater skall ställa kvalificerade utredare till förfogande för detta ändamål, oavsett var olyckan eller föroreningstillfället ägde rum.

#### *Artikel 10*

#### **Säkerhetsbesättning**

Medlemsstaterna skall se till att fartyg som för deras flagg har adekvat bemanning ur sjösäkerhetssynpunkt och tillämpar principerna för säkerhetsbesättning enligt

IMO-församlingens resolution A.890 (21) om principerna för säkerhetsbesättning, i uppdaterad version, med beaktande av relevanta riktlinjer som åtföljer den resolutionen.

#### *Artikel 11*

### **Kompletterande åtgärder**

1. Medlemsstaterna skall utveckla eller upprätthålla en fartygsdatabas för sin flotta med de viktigaste tekniska uppgifterna om varje fartyg och de uppgifter som anges i punkt 2, eller se till att de har direkt tillgång till en databas som innehåller sådana uppgifter. Medlemsstaterna skall ge kommissionen rätt att ta ut data från deras databaser och utbyta data med dem.
2. Databasen skall innehålla följande:
  - a) Uppgifter om fartygen (namn, IMO-nummer etc.).
  - b) Datum för besiktningar, inbegripet eventuella tilläggs- eller kompletteringsbesiktningar, och revisioner.
  - c) Namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering och klassificering.
  - d) Namnet på det organ som har inspekterat fartyget enligt bestämmelserna för hamnstatskontroll, och inspektionsdatum.
  - e) Resultatet av hamnstatskontrollerna (brister: *Ja* eller *Nej*; kvarhållanden: *Ja* eller *Nej*).
  - f) Information om olyckor.
  - g) Information om överträdelser av MARPOL och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser<sup>14</sup>.
  - h) Namn på fartyg som har utgått ur registret under de föregående tolv månaderna.
3. Listan i punkt 2 får ändras mot bakgrund av utvecklingen av nya databaser i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

Harmoniserade format för tillhandahållandet av data får fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

#### *Artikel 12*

### **Utvärdering och granskning av flaggstaternas genomförande**

1. Medlemsstaterna skall årligen utvärdera sin prestationsnivå i fråga om genomförande av bestämmelserna i det här direktivet.

---

<sup>14</sup> EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

2. Utvärderingen av flaggstaternas prestationsnivåer skall bland annat inbegripa kvarhållandefrekvens inom ramen för hamnstatskontrollen, resultaten av flaggstatsinspektionerna, olycksstatistik, kommunikations- och informationsflöden, statistik över årliga förluster exklusive konstruktiva totalförluster, och andra lämpliga indikatorer, i syfte att avgöra om personal, resurser och administrativa förfaranden är tillräckliga för att fullgöra flaggstatsförpliktelserna.
3. En gemensam metod för utvärdering av flaggstaternas prestationsnivåer skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.
4. Varje år skall medlemsstater som den 1 juli förekommer på den svarta eller grå lista som offentliggörs enligt Paris MOU om hamnstatskontroll lämna en utförlig rapport om den låga prestationsnivån till kommissionen före den 1 september samma år. Rapporten skall kartlägga de huvudsakliga skälen till den låga prestationsnivån, och ange de fartygskategorier som har orsakat resultatet. Rapporten skall också innehålla en åtgärdsplan för bristernas avhjälpande, som vid behov kan föreskriva kompletteringsbesiktningar; planen skall genomföras snarast möjligt.

### *Artikel 13*

#### **Flaggstatsrevision**

1. Varje medlemsstat skall se till att en oberoende revision av hur medlemsstaten följer detta direktiv genomförs inom tre år efter det att direktivet har trätt i kraft, och därefter med jämna mellanrum.
2. Revisionens omfattning och metod skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

Revisioner som utförs enligt bestämmelserna i resolution A.974 (24), antagen av IMO-församlingen den 1 december 2005, skall godkännas som revision enligt punkt 1 om villkoren i punkt 3 är uppfyllda. Ett sådant godkännande påverkar inte eventuella ytterligare inspektioner som kommissionen gör eller låter göra för att kontrollera att gemenskapens sjöfartslagstiftning följs.

3. Medlemsstater som genomgår revision skall se till
  - a) att det också kontrolleras att de följer bestämmelserna i det här direktivet,
  - b) att kommissionen får möjlighet att delta som observatör i IMO-revisionen, och
  - c) att kommissionen omedelbart får tillgång till rapporten och information om vilka åtgärder som kommer att vidtas.
4. Enligt förfarandet i artikel 18.2 skall det
  - a) fastställas en tidtabell för genomförandet av revisioner enligt punkt 1, och
  - b) fastställas villkor för offentliggörandet av revisionsresultaten.
5. Vid behov skall gemenskapen utarbeta rekommendationer för åtgärder och förslag för att förbättra effektiviteten i IMO:s revisionsprogram enligt punkt 2.

*Artikel 14*  
**Kvalitetscertifiering**

1. Varje medlemsstat skall utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för sin administration. Kvalitetsledningssystemet skall certifieras i enlighet med ISO-standarderna 9001:2000 eller en likvärdig standard som minst uppfyller alla delar av ISO 9001:2000, och det skall granskas i enlighet med ISO:s riktlinjer 19011:2002 eller en likvärdig standard som uppfyller alla delar av ISO 19011:2002. När det gäller dessa likvärdiga standarder skall kraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG<sup>15</sup> vara uppfyllda.
2. Kvalitetsledningssystemet skall införas inom tre år från det att detta direktiv träder i kraft.
3. Kvalitetsledningssystemet skall certifieras inom fyra år från det att detta direktiv träder i kraft.
4. Hänvisningarna till ISO-standarder i punkt 1 får uppdateras i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.

*Artikel 15*  
**Samarbetsavtal**

Före utgången av [2007] skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om möjligheterna att utarbeta ett samförståndsavtal om flaggstatsförpliktelser, i syfte att skapa likvärdiga villkor för flaggstater som har åtagit sig att tillämpa koden för genomförande av bindande IMO-instrument som antogs av IMO genom församlingsresolution A.973 (24) av den 1 december 2005, och som samtycker till att granskas i enlighet med resolution A.974 (24), antagen av IMO-församlingen den 1 december 2005.

*Artikel 16*  
**Meddelande av uppgifter och rapportering**

1. Medlemsstaterna skall meddela IMO de uppgifter som krävs enligt IMO-konventionerna.
2. Medlemsstaterna skall årligen underrätta kommissionen om
  - a) hur många inspektioner och revisioner de har genomfört i egenskap av flaggstater,
  - b) vilka resurser som har anslagits till de arbetsuppgifter som anges i artiklarna 4.1, 4.2 och 7.1,
  - c) vilka åtgärder som har genomförts för att följa bestämmelserna i artiklarna 6-11, artikel 12.1 och artikel 15.

---

<sup>15</sup> EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

3. En harmoniserad blankettmall för de obligatoriska rapporter som avses i punkt 2 i denna artikel får fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 18.2.
4. Efter det att rapporterna från medlemsstaterna har kommit in skall kommissionen utarbeta en konsoliderad rapport om genomförandet av det här direktivet. Rapporten skall överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

#### *Artikel 17*

#### **Ändringar**

Utöver de ändringar som avses i artiklarna 2.2, 6.7 och 11.3 får detta direktiv ändras i enlighet med förfarandet i artikel 18.2 för att beakta nya flaggstatsrelaterade bestämmelser och åtaganden utfärdade på internationell nivå, särskilt av IMO och ILO.

Ändringar av IMO-konventionerna och av koden för tillämpning av bindande IMO-instrument får uteslutas från detta direktivs tillämpningsområde enligt artikel 5.2 i förordning (EG) nr 2099/2002.

#### *Artikel 18*

#### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) som inrättats enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 2099/2002.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara två månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

#### *Artikel 19*

#### **Införlivande i nationell lagstiftning**

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [...]. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 20*  
**Ikraftträdande**

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

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*  
*[...]*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*  
*[...]*

## **BILAGA I**

### **FLAGGSTATSKODEN (FSC)**

#### **DELARNA 1 OCH 2 AV KODEN FÖR GENOMFÖRANDE AV BINDANDE IMO-INSTRUMENT**

##### **DEL 1 – GEMENSAMMA OMRÅDEN**

###### **Syfte**

1. Syftet med denna kod är att öka sjösäkerheten i hela världen och förbättra skyddet av den marina miljön.
2. Varje administration kommer att betrakta denna kod med utgångspunkt i deras egen situation, och kommer bara att vara bundna i fråga om genomförandet av de instrument som avses i punkt 6 som de själva är parter till. På grund av geografi och omständigheter kan en del stater spela en viktigare roll som flaggstat än som hamnstat eller kuststat, medan andra är viktigare som hamnstater eller kuststater än som flaggstater. En sådan obalans minskar inte på något sätt förpliktelserna som flaggstat, hamnstat eller kuststat.

###### **Strategi**

3. För att en stat skall uppfylla syftet med denna kod bör staten utarbeta en strategi som täcker följande frågor:
  - 1) Genomförande och upprätthållande av relevanta internationella bindande instrument.
  - 2) Beaktande av internationella rekommendationer.
  - 3) Fortlöpande granskning och kontroll av statens fullgörande av internationella förpliktelser.
  - 4) Uppbyggnad, upprätthållande och förbättring av den övergripande organisationsstrukturens prestationsnivå och kapacitet.

Vid genomförandet av strategin bör den vägledning som ges i denna kod följas.

###### **Allmänt**

4. Enligt bestämmelserna i Förenta Nationernas havsrättskonvention av 1982 (UNCLOS) och IMO-konventionerna är administrationerna ansvariga för att utfärda lagar och författningar och för att vidta alla andra åtgärder som kan krävas för att dessa instrument skall bli helt och fullt tillämpliga, så att det kan garanteras att ett fartyg är i tillräckligt gott skick för att användas till sitt avsedda ändamål och har den kompetenta personal som är nödvändig med tanke på skyddet för människoliv till havs och den marina miljön.
5. Staterna skall, då de vidtar åtgärder för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön, handla på sådant sätt att de ej direkt eller indirekt

överför skada eller risk från ett område till ett annat eller omvandlar en form av förorening till en annan (artikel 195 i UNCLOS).

### **Tillämpningsområde**

6. De bindande IMO-instrument som tas upp i denna kod är
- 1) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse (SOLAS 74),
  - 2) 1978 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse (SOLAS PROT 1978),
  - 3) 1988 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse ((SOLAS PROT 1988),
  - 4) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt 1978 års protokoll (MARPOL 73/78),
  - 5) 1997 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt 1978 års protokoll (MARPOL PROT 1997),
  - 6) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, i dess ändrade lydelse (STCW),
  - 7) 1966 års internationella lastlinjekonvention (LL 66),
  - 8) 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention (LL 66 PROT 1988),
  - 9) 1969 års internationella konvention om skeppsmätning (TONNAGE 69),
  - 10) 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss, i dess ändrade lydelse (COLREG 72),

liksom instrument som gjorts bindande genom dessa konventioner och protokoll. En icke uttömmande förteckning över förpliktelser enligt ovanstående bindande instrument finns i bilagorna 1–4. En förteckning över de relevanta instrumenten finns i bilaga 5 och en sammanfattning av ändringarna av de bindande instrument som avspeglas i koden finns i bilaga 6<sup>1</sup>.

### **Inledande åtgärder**

7. När ett nytt eller ändrat bindande IMO-instrument träder i kraft för en stat måste regeringen i den staten kunna genomföra och upprätthålla bestämmelserna med hjälp av lämplig nationell lagstiftning och skapa nödvändig infrastruktur för genomförande och upprätthållande. Detta innebär att statens regering måste ha följande:

---

<sup>1</sup> Bilagorna kommer att läggas till vid MSC 80 (maj 2005). Bara bilagorna 1, 2 och 5 berör flaggstatsförpliktelser.

- 1) Förmåga att utfärda lagar som skapar en i praktiken tillämplig jurisdiktion och kontroll i administrativa, tekniska och sociala frågor över fartyg som för statens flagg, och, särskilt, lägger den rättsliga grunden för utfärdande av allmänna villkor i fråga om registreringsmyndigheter och inspektioner av fartyg, säkerhetslagstiftning och lagstiftning om förhindrande av förorening för sådana fartyg, samt utfärdande av därmed förknippade bestämmelser.
  - 2) En rättslig grund för upprätthållande av statens nationella lagstiftning, inbegripet utrednings- och straffrättsliga förfaranden.
  - 3) En tillräckligt stor personal med sakkunskap i sjöfartsfrågor som kan bistå vid utformningen av nödvändig nationell lagstiftning och fullgöra statens förpliktelser, inbegripet rapportering i enlighet med de olika konventionerna.
8. En modell för nationell lagstiftning för genomförandet av bestämmelserna i relevanta IMO-instrument återfinns i Förenta nationernas riktlinjer för sjöfartslagstiftning (*Guidelines for Maritime Legislation*)<sup>2</sup>.

### **Informationsförmedling**

9. Staten bör meddela alla berörda parter om sin strategi enligt punkt 3, inbegripet uppgifter om den nationella lagstiftningen.

### **Protokoll**

10. Lämpliga protokoll bör upprättas och arkiveras för att visa att kraven har uppfyllts och att staten fungerar effektivt. Protokollen bör vara läsliga, lätta att identifiera och åtkomliga. Ett dokumenterat förfarande bör fastställas för att närmare ange vilka kontroller som krävs för identifiering, arkivering, skydd, åtkomst, förvaringstid och disponering i fråga om protokollen.

### **Förbättringar**

11. Staterna bör fortlöpande förbättra de åtgärder som vidtas för att genomföra de konventioner och protokoll som de har godtagit. Förbättringarna bör göras genom att nationell lagstiftning tillämpas och upprätthålls strängt och effektivt, och genom en fortlöpande kontroll av att reglerna följs.
12. Staterna bör stimulera en kultur som ger människor möjlighet att förbättra arbetet för sjösäkerhet och miljöskydd.
13. Vidare bör staterna vidta åtgärder för att kartlägga och eliminera orsakerna till eventuella åsidosättanden för att förhindra att de upprepas, inbegripet
- 1) granskning och analys av åsidosättanden,
  - 2) genomförande av nödvändiga korrigerande åtgärder, och
  - 3) granskning av de korrigerande åtgärder som har vidtagits.

---

<sup>2</sup> ST/ESCAP/1076.

14. Staten skall besluta om åtgärder för att eliminera orsakerna till tänkbara åsidosättanden för att förhindra att de uppkommer.

## DEL 2 – FLAGGSTATER

### Genomförande

15. För att flaggstaterna skall fullgöra deras ansvar och förpliktelser effektivt bör de
- 1) med hjälp av nationell lagstiftning och vägledning bedriva en politik som bidrar till att genomföra och upprätthålla kraven i alla konventioner och protokoll om säkerhet och förhindrande av förorening som de är parter i, och
  - 2) inom sin administration fördela ansvaret för att vid behov uppdatera och ändra den antagna politiken på relevanta områden.
16. Flaggstaterna bör upprätta resurser och förfaranden som gör det möjligt att förvalta ett program för säkerhet och miljöskydd som åtminstone bör bestå av följande:
- 1) Administrativa instruktioner för genomförande av tillämpliga internationella regler och föreskrifter och utarbetande och spridning av nödvändiga nationella tolkningsföreskrifter.
  - 2) Resurser för att se till att kraven i IMO:s bindande instrument enligt punkt 6 följs, genom ett revisions- och inspektionsprogram som är oberoende av förvaltningsorgan som utfärdar föreskrivna certifikat eller relevant dokumentation och andra organ som staten har bemyndigat att utfärda sådana certifikat eller sådan dokumentation.
  - 3) Resurser för att se till att kraven i 1978 års STCW-konvention, i dess ändrade lydelse, följs. Detta inbegriper bland annat att
    - 3.1 utbildning, behörighetsbedömning och certifiering av sjöfolk är i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen,
    - 3.2 certifikat och intyg om erkännande (s.k. påteckning) enligt konventionen ger en korrekt bild av sjöfolkets kompetens, och är utformade med lämplig STCW-terminologi och termer som är identiska med dem som används i eventuella dokument om säkerhetsbesättning som utfärdas för fartyget,
    - 3.3 opartiska utredningar kan göras när det har rapporterats att någon som har ett certifikat eller intyg om erkännande (s.k. påteckning) utfärdat av den parten har begått ett fel – genom handling eller underlåtenhet att handla – som kan utgöra ett direkt hot mot säkerheten för människor, egendom till sjöss eller den marina miljön,
    - 3.4 certifikat eller intyg om erkännande (s.k. påteckning) som har utfärdats av flaggstaten kan dras tillbaka eller upphävas tillfälligt eller slutgiltigt när det är motiverat och när det krävs för att förhindra bedrägeri,

- 3.5 administrativa arrangemang, även för utbildnings-, bedömnings- och certifieringsverksamheter som bedrivs under en annan stats överinseende, är sådana att flaggstaten åtar sig ansvaret för att se till att befälhavare, befäl och annat sjöfolk som tjänstgör på fartyg som har rätt att föra dess flagg har den behörighet som krävs<sup>3</sup>.
- 4) Resurser för att se till att olyckor utreds och att fartyg med konstaterade brister hanteras lämpligt och inom lämplig tid.
  - 5) Utarbetande, dokumentering och tillhandahållande av vägledning om de krav som återfinns i de relevanta bindande IMO-instrumenten, som administrationen finner tillfredsställande.
17. Flaggstaterna skall se till att fartyg som har rätt att föra deras flagg har tillräcklig och effektiv bemanning, med beaktande av IMO:s principer för säkerhetsbesättning.

### **Delegering av behörighet**

18. Flaggstater som bemyndigar erkända organisationer att agera för deras räkning när det gäller besiktningar, inspektioner, utfärdande av certifikat och dokument, märkning av fartyg och annat arbete enligt IMO-konventionerna, skall reglera bemyndigandena i enlighet med regel XI-1/1 i SOLAS enligt följande:
- 1) Flaggstaten skall verifiera att den erkända organisationen har tillräckliga resurser i fråga om teknik, ledarskap och forskning för att genomföra de arbetsuppgifter den anförtros, i enlighet med de minimistandarder för erkända organisationer som agerar för administrationens räkning som fastställs i den relevanta IMO-resolutionen<sup>4</sup>.
  - 2) Bemyndigandet skall grundas antingen på ett skriftligt avtal mellan administrationen och den erkända organisationen som minst innehåller de element som fastställs i den relevanta IMO-resolutionen<sup>5</sup>, eller ett likvärdigt bindande rättsligt arrangemang; avtalet kan grundas på mallen för avtal om bemyndigande av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning<sup>6</sup>.
  - 3) Flaggstaten skall utfärda särskilda instruktioner som noga beskriver vilka åtgärder som skall vidtas om ett fartyg visar sig ha brister som gör att det inte kan gå till sjöss utan fara för fartyget eller människor ombord, eller visar sig utgöra ett orimligt hot mot den marina miljön.
  - 4) Flaggstaten skall förse den erkända organisationen med alla lämpliga instrument i nationell lagstiftning och tolkning av denna bestämmelserna i

---

<sup>3</sup> Regler I/2, I/9, I/10 och I/11 i 1978 års STCW-konvention, i dess ändrade lydelse.

<sup>4</sup> Bihang I till resolution A.739 (18), Riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar för administrationens räkning.

<sup>5</sup> Bihang II till resolution A.739 (18), Riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar för administrationens räkning.

<sup>6</sup> (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).

konventionerna skall träda i kraft, eller ange om administrationens normer i något avseende går utöver vad som föreskrivs i konventionerna.

- 5) Flaggstaten skall ålägga den erkända organisationen att föra och arkivera protokoll ur vilka administrationen kan hämta data som kan vara till hjälp vid tolkningen av konventionskraven.
19. Flaggstater som utnämner inspektörer för att göra besiktningar och inspektioner för deras räkning bör reglera sådana utnämningar på lämpligt sätt i enlighet med vägledningen i punkt 18, särskilt 18.3 och 18.4.
20. Flaggstaten bör införa eller delta i ett tillsynsprogram med tillräckliga resurser för att övervaka och kommunicera med dess erkända organisationer för att se till att dess internationella förpliktelser uppfylls helt, genom att flaggstaten
  - 1) utövar sina befogenheter att genomföra kompletteringsbesiktningar för att se till att fartyg som har rätt att föra dess flagg följer bestämmelserna i bindande IMO-instrument,
  - 2) genomför kompletteringsbesiktningar när den anser att det behövs för att se till att fartyg som har rätt att föra dess flagg följer nationella bestämmelser som kompletterar kraven i IMO-konventionerna, och
  - 3) tillhandahåller personal som har goda kunskaper om flaggstatens och de erkända organisationernas regler och bestämmelser och kan övervaka de erkända organisationerna på platsen.

### **Upprätthållande av lagstiftningen**

21. Flaggstaterna bör garantera fullgörandet av deras internationella förpliktelser genom att vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att fartyg som har rätt att föra deras flagg och enheter och personer inom deras jurisdiktion följer internationella regler och normer. Sådana åtgärder bör bland annat inbegripa följande:
  - 1) Fartyg som har rätt att föra flaggstatens flagg bör förbjudas att lägga ut innan fartyget kan gå till sjöss utan att bryta mot de krav som ställs i internationella regler och normer.
  - 2) Fartyg som har rätt att föra flaggstatens flagg bör bli föremål för regelbundna inspektioner av att fartygets skick och besättning stämmer överens med de certifikat som finns ombord.
  - 3) Under de regelbundna inspektioner som avses i punkt 2 bör inspektören se till att det sjöfolk som har förordnats för fartyget är väl förtrodda med
    - 3.1 sina arbetsuppgifter, och
    - 3.2 arrangemang, installationer, utrustning och förfaranden på fartyget.
  - 4) De bör se till att hela besättningen kan samordna sin verksamhet i en nödsituation och i fråga om arbetsuppgifter av central betydelse för säkerheten eller för förhindrande eller begränsning av förorening.

- 5) Den nationella lagstiftningen bör innehålla bestämmelser om påföljder som är tillräckligt stränga för att avskräcka fartyg som har rätt att föra flaggstatens flagg från att överträda internationella regler och normer.
  - 6) Förfaranden bör – efter utredning – inledas mot fartyg som har rätt att föra flaggstatens flagg som har överträtt internationella regler och normer, oavsett var överträdelsen begicks.
  - 7) Den nationella lagstiftningen bör innehålla bestämmelser om påföljder som är tillräckligt stränga för att avskräcka personer med certifikat eller intyg om erkännande utfärdade av eller på uppdrag av flaggstaten från att överträda internationella regler och normer.
  - 8) Förfaranden bör – efter utredning – inledas mot personer med certifikat eller intyg om erkännande som har överträtt internationella regler och normer, oavsett var överträdelsen begicks.
22. Flaggstaterna bör överväga att utarbeta och genomföra ett program för kontroll och övervakning för att
- 1) olyckor skall kunna utredas snabbt och grundligt, med – i tillämpliga fall – rapport till IMO,
  - 2) statistiska data skall samlas in, så att problemområden kan kartläggas genom trendanalys, och
  - 3) brister och påstådda föroreningsfall som rapporteras av hamn- eller kuststater kan åtgärdas vid lämplig tidpunkt.
23. Vidare bör flaggstaten
- 1) se till att den nationella lagstiftningen garanterar att bindande IMO-instrument följs,
  - 2) tillhandahålla ett lämpligt antal kvalificerade personer för att kunna tillämpa och upprätthålla den nationella lagstiftning som avses i punkt 15.1, inbegripet personal som genomför utredningar och besiktningar,
  - 3) tillhandahålla ett tillräckligt antal kvalificerade flaggstatsanställda för att kunna utreda fall då fartyg som har rätt att föra dess flagg har hållits kvar av hamnstater,
  - 4) tillhandahålla ett tillräckligt antal kvalificerade flaggstatsanställda för att kunna utreda fall då en hamnstat har ifrågasatt giltigheten hos ett certifikat eller intyg om erkännande eller behörigheten hos personer som har certifikat eller intyg om erkännande utfärdat av eller på uppdrag av flaggstaten,
  - 5) se till att flaggstatsinspektörer och utredare utbildas, och att deras verksamhet övervakas.
24. När en flaggstat får besked om att ett fartyg som har rätt att föra dess flagg har hållits kvar av en hamnstat bör flaggstaten se till att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas

så att fartyget omedelbart bringas i överensstämmelse med krav som ställs i tillämpliga internationella konventioner.

25. En flaggstat eller en erkänd organisation som agerar för dess räkning bör utfärda eller erkänna ett internationellt certifikat för ett fartyg först efter det att den har fastställt att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav.
26. En flaggstat bör utfärda ett internationellt behörighetscertifikat eller intyg om erkännande till en person först efter det att de har fastställt att personen uppfyller alla tillämpliga krav.

### **Flaggstatsinspektörer**

27. Flaggstaten bör definiera och dokumentera ansvarsområden, befogenheter och inbördes förhållanden för all personal som leder, utför och kontrollerar arbete som avser och påverkar säkerheten och förhindrande av förorening.
28. Personal som ansvarar för eller utför besiktningar, inspektioner och revisioner på fartyg och företag som omfattas av de relevanta bindande IMO-instrumenten bör minst ha följande kvalifikationer:
  - 1) Lämpliga kvalifikationer från en havs- eller sjöfartsinstitution och relevant erfarenhet till sjöss som fartygsbefäl med behörighet enligt STCW II/2 eller III/2, och bibehållna tekniska kunskaper om fartyg och handhavande av fartyg sedan behörighetscertifikatet erhöles, eller
  - 2) en teknisk eller naturvetenskaplig högskole- eller universitetsexamen eller motsvarande inom ett relevant ämnesområde som erkänns av staten.
29. Personal som är kvalificerad enligt punkt 28.1 bör ha varit till sjöss som däck- eller maskinbefäl under minst tre år.
30. Personal som är kvalificerad enligt punkt 28.2 bör ha arbetat i en relevant befattning under minst tre år.
31. Dessutom bör sådan personal ha de lämpliga praktiska och teoretiska kunskaper om fartyg, handhavande av fartyg och bestämmelser i relevanta nationella och internationella instrument som krävs för att de skall kunna sköta sina arbetsuppgifter som flaggstatsinspektörer; dessa kunskaper skall ha inhämtats genom dokumenterade utbildningsprogram.
32. Annan personal som assisterar vid sådant arbete bör ha utbildning och få handledning i proportion till de arbetsuppgifter de har behörighet att utföra.
33. Relevant erfarenhet på området bör betraktas som en fördel; om personen saknar erfarenhet bör administrationen tillhandahålla lämplig praktisk utbildning.
34. Flaggstaterna får ge inspektorsbehörighet åt personer som har genomgått ett formellt och detaljerat utbildningsprogram som ger den kunskapsnivå som krävs enligt punkterna 29–32.

35. Flaggestaten bör ha infört ett dokumenterat system för kvalifikation av personal och fortlöpande uppdatering av deras kunskaper till en nivå som är lämplig med hänsyn till de arbetsuppgifter de är behöriga att utföra.
36. Kvalifikationerna bör, beroende på vilka arbetsuppgifter som kommer i fråga, omfatta
- 1) kunskap om tillämpliga nationella och internationella regler och föreskrifter för fartyg och fartygens företag, besättningar, last och handhavande,
  - 2) kunskap om de förfaranden som används vid besiktning, certifiering, kontroll, undersökning och övervakning,
  - 3) insikter i mål och syften med internationella och nationella instrument om sjösäkerhet och skydd av den marina miljön, och program som hänger samman med dessa,
  - 4) kunskaper om arbetsmetoderna ombord och i land, interna och externa,
  - 5) den nödvändiga yrkesmässiga kompetensen för att utföra arbetsuppgifterna väl och effektivt,
  - 6) säkerhetsmedvetenhet i alla situationer, också när det gäller den personliga säkerheten, och
  - 7) utbildning i eller erfarenhet av de olika arbetsuppgifter som skall utföras, och helst också i de funktioner som skall bedömas.
37. Flaggestaten bör utfärda en identitetshandling som inspektören bär med sig under arbetet.

### **Flaggstaternas utredningar**

38. Sjöolyckor och föroreningstillfällen bör utredas. Utredningar av olyckor bör göras av utredare med lämpliga kvalifikationer som är kompetenta i frågor som rör olyckan. Flaggestaten bör vara beredd att ställa kvalificerade utredare till förfogande för detta ändamål, oavsett var olyckan eller föroreningstillfället ägde rum.
39. Flaggestaten bör se till att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet av de ämnesområden som ingår i deras normala arbetsuppgifter. För att bistå enskilda utredare i deras arbete med frågor som ligger utanför deras normala uppdrag bör flaggestaten se till att lämplig expertis inom följande områden vid behov är lätt tillgänglig:
- 1) Navigerings- och kollisionsregler.
  - 2) Flaggstatarens bestämmelser om behörighetscertifiering.
  - 3) Havsföroreningarnas orsaker.
  - 4) Intervjuteknik.

- 5) Bevisupptagning.
  - 6) Bedömning av den mänskliga faktorns inverkan.
40. Alla olyckor som leder till personskador som kräver frånvaro från arbetet i tre dagar eller mer och alla dödsfall till följd av arbetsolyckor eller skador på flaggstatens fartyg bör utredas, och resultatet av utredningen offentliggöras.
  41. Fartygsolyckor bör utredas och rapporteras i enlighet med relevanta IMO-konventioner och de riktlinjer som har utarbetats av IMO<sup>7</sup>. Utredningsrapporten bör sändas till IMO tillsammans med flaggstatens iakttagelser i enlighet med de riktlinjer som avses ovan.

### **Utvärdering och granskning**

42. Flaggstaterna bör regelbundet utvärdera sin prestationsnivå i fråga om genomförandet av de administrativa metoder, förfaranden och resurser som krävs för att uppfylla deras förpliktelser enligt de konventioner som de är parter till.
43. Utvärderingarna av flaggstaternas prestationsnivå kan bland annat inbegripa kvarhållandefrekvens inom ramen för hamnstatskontrollen, resultaten av flaggstatsinspektionerna, olycksstatistik, kommunikations- och informationsflöden, statistik över årliga förluster (exklusive konstruktiva totalförluster – CTL) och andra lämpliga indikatorer, i syfte att avgöra om personal, resurser och administrativa förfaranden är tillräckliga för att fullgöra flaggstatsförpliktelserna.
44. Utvärderingarna kan inbegripa en regelbunden granskning av följande:
  - 1) Fartygsförluster och olycksfrekvenser, i syfte att kartlägga trender under utvalda tidsperioder.
  - 2) Antalet verifierade fall av kvarhållna fartyg i förhållande till flottans storlek.
  - 3) Antalet verifierade fall av inkompetens eller oegentligheter begångna av personer som har certifikat eller intyg om erkännande utfärdade av eller på uppdrag av flaggstaten.
  - 4) Vilka åtgärder som har vidtagits när hamnstater har rapporterat brister eller ingripanden.
  - 5) Utredningar av allvarliga olyckor och de lärdomar som kan dras av dessa.
  - 6) Ekonomiska, tekniska och andra resurser som tagits i anspråk.
  - 7) Resultatet av inspektioner, besiktningar och kontroller av fartygen i fartygsflottan.
  - 8) Utredningar av arbetsolyckor.

---

<sup>7</sup> Se koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som antogs av IMO genom resolution A.849 (20), i dess lydelse enligt resolution A.884 (21).

- 9) Antalet incidenter och överträdelser enligt MARPOL 73/78, i dess ändrade lydelse.
- 10) Antalet tillfälliga eller slutgiltiga indragningar av certifikat, intyg om erkännande, godkännanden m.m.

## **BILAGA II**

### **MINIMIKRAV PÅ FLAGGSTATSINSPEKTÖRER**

#### **(enligt artikel 8)**

1. Inspektörer skall vara bemyndigade av medlemsstatens behöriga myndighet att genomföra de besiktningar som avses i detta direktiv.
2. Inspektörerna skall ha lämpliga teoretiska kunskaper om och praktisk erfarenhet av fartyg, handhavande av fartyg och relevant nationella och internationella krav. Dessa kunskaper och erfarenheter skall ha inhämtats genom dokumenterade utbildningsprogram.
3. Inspektörer skall ha minst något av följande:
  - 1) Lämpliga kvalifikationer från en havs- eller sjöfartsinstitution och relevant erfarenhet till sjöss som certifierat fartygsbefäl med behörighet enligt STCW II/2 eller III/2.
  - 2) En av den behöriga myndigheten erkänd civilingenjörsexamen på skeppsbyggnadslinje, maskinteknisk ingenjörsexamen eller sjöingenjörsexamen och ha arbetat i den egenskapen i minst fem år.
  - 3) En relevant universitetsexamen eller motsvarande, och ha utbildats och godkänts på en skola för inspektörer och praktiserat som fartygsinspektör i minst två år hos en behörig myndighet.
4. Inspektörer som är kvalificerade enligt punkt 3.1 skall ha varit till sjöss under minst fem år som däcksbefäl eller maskinbefäl.
5. Inspektörer som är kvalificerade enligt punkt 3.1 och 3.2 skall ha bibehållit sina tekniska kunskaper om fartyg och handhavande av fartyg sedan behörighetscertifikatet eller kvalifikationerna erhöles.
6. Inspektörer som är kvalificerade enligt punkt 3.3 skall ha den kunskapsnivå och förmåga som krävs för inspektörer enligt punkt 3.1 och 3.2.
7. Inspektörer skall kunna kommunicera muntligt och skriftligt med sjöfolk på det språk som är vanligast till sjöss.
8. Inspektörer får inte ha något kommersiellt intresse i det fartyg som besiktigas eller vara anställd av eller åta sig arbete för icke-statliga organisationer som gör konventions- eller klassningsrelaterade besiktningar eller utfärdar certifikat för fartyg.
9. Inspektörer som inte uppfyller ovanstående krav skall ändå godtas om de var anställda hos den behöriga myndigheten för konventionsrelaterade besiktningar eller hamnstatskontroll på dagen för detta direktivs antagande.

## **BILAGA III**

### **VÄGLEDNING FÖR UPPFÖLJNING NÄR FARTYGMÅN HÅLLITS KVAR AV EN HAMNSTAT**

**(enligt artikel 6)**

#### **1. NÄR EN HAMNSTAT HAR HÅLLIT KVAR ETT FARTYGMÅN**

1. När den behöriga myndigheten i en medlemsstat (nedan kallad flaggstaten) får besked om att ett fartyg som för dess flagg har hållits kvar av en hamnstat bör myndigheten se till att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas så att fartyget bringas i överensstämmelse med tillämpliga regler och internationella konventioner. Dessa åtgärder bör inbegripa följande:

#### **2. OMEDELBARA ÅTGÄRDER**

1. Så snart flaggstaten får besked om kvarhållandet bör den kontakta företaget (med företag avses här ett företag enligt ISM-koden) och hamnstaten för att såvitt möjligt få alla närmare uppgifter om kvarhållandet.
2. Mot bakgrund av de uppgifterna bör flaggstaten överväga vilka omedelbara åtgärder som krävs för att bringa fartyget i överensstämmelse. Flaggstaten kan anse att vissa brister enkelt kan åtgärdas och godkännas av hamnstaten (exempelvis om en livbåt behöver service). I så fall bör flaggstaten be hamnstaten bekräfta att bristerna har åtgärdats.
3. När det gäller allvarigare brister, framför allt strukturella brister och andra brister som omfattas av certifikat som har utfärdats för flaggstatens räkning av en erkänd organisation, bör flaggstaten begära att en inspektion utförs av någon av dess inspektörer, eller utse en inspektör från den erkända organisationen att göra en inspektion för dess räkning. Inledningsvis bör denna inspektion koncentreras på de områden där hamnstaten har konstaterat brister. Om inspektören från flaggstaten eller den erkända organisationen anser det nödvändigt kan inspektionen sedan utvidgas till en fullständig ombesiktning av de områden som omfattas av de relevanta konventionscertifikaten.
4. Om den erkända organisationen har genomfört inspektionen enligt punkt 2.3 bör organisationens inspektör rapportera till flaggstaten om vilka åtgärder som har vidtagits och om fartygets skick efter inspektionen, så att flaggstaten kan avgöra vilka eventuella ytterligare åtgärder som behövs.
5. Om hamnstaten har beslutat om uppehåll i inspektionen enligt [artikel 9.4 i direktiv 95/21/EG eller artikel 13.5 i direktiv .../.../EG (om hamnstatskontroll)] bör flaggstaten ordna en ombesiktning av fartyget i fråga om de certifikat som gäller de områden där flaggstaten har noterat brister och andra områden där brister senare upptäcks. Flaggstaten bör antingen genomföra denna besiktning själv eller begära en fullständig rapport från den erkända organisationens inspektör, och vid behov en bekräftelse på att en tillfredsställande besiktning har genomförts och alla brister

åtgärdats. När flaggstaten är nöjd med situationen bör den bekräfta för hamnstaten att fartyget uppfyller kraven i relevanta bestämmelser och internationella konventioner.

6. När det gäller de allvarligaste överträdelserna av bestämmelser och internationella konventioner bör flaggstaten alltid skicka en egen inspektör, snarare än en inspektör från den erkända organisationen, för att genomföra eller övervaka de inspektioner och besiktningar som avses i punkt 2.3–2.5.
7. Utom i de fall som avses i punkt 2.10 skall flaggstaten begära att korrigerande åtgärder vidtas av företaget så att fartyget bringas i överensstämmelse med tillämpliga bestämmelser och internationella konventioner innan fartyget tillåts lämna hamnen där det har hållits kvar (utöver de korrigerande åtgärder som hamnstaten har krävt). Om inga sådana korrigerande åtgärder vidtas bör de berörda certifikaten dras in.
8. Flaggstaten bör överväga i vilken utsträckning brister noterade av en hamnstat och upptäckta vid en flaggstatsinspektion eller flaggstatsbesiktning tyder på att fartygets och företagets säkerhetsorganisation inte fungerar. Vid behov bör flaggstaten arrangera en ny revision av fartyget eller företaget och tillsammans med hamnstaten överväga om revisionen bör äga rum innan fartyget tillåts lämna den hamn där det har hållits kvar.
9. Flaggstaten bör kontinuerligt stå i kontakt och samarbeta med hamnstaten för att bidra till att de brister som har konstaterats åtgärdas, och bör snarast möjligt besvara eventuella begäran om klargörande från hamnstaten.
10. Om bristerna inte kan åtgärdas i den hamn där fartyget har hållits kvar och hamnstaten i enlighet med [artikel 11.1 i direktiv 95/21/EG eller artikel 15.1 i (direktiv .../.../EG om hamnstatskontroll)] tillåter fartyget att fortsätta till ett reparationsvarv bör flaggstaten kontakta hamnstaten för att bestämma på vilka villkor resan får äga rum och bekräfta dessa villkor skriftligen.
11. Om fartyget inte uppfyller de villkor som avses i punkt 2.10 eller inte anlöper det överenskomna reparationsvarvet bör flaggstaten omedelbart begära en förklaring från företaget och överväga att dra in fartygets certifikat. Dessutom bör flaggstaten så snart det blir möjligt tilläggsbesiktiga fartyget.
12. Om flaggstaten mot bakgrund av tillgängliga uppgifter anser att kvarhållandet är omotiverat bör den göra hamnstaten uppmärksam på detta och tillsammans med företaget överväga att överklaga beslutet i enlighet med hamnstatens bestämmelser.

### **3. YTTERLIGARE ÅTGÄRDER**

1. Beroende på hur allvarliga de konstaterade bristerna är och vilka omedelbara åtgärder som har vidtagits bör flaggstaten också överväga att tilläggsbesiktiga fartyget efter det att kvarhållandet har upphört. Denna besiktning bör inbegripa en bedömning av säkerhetsorganisationens effektivitet. Ett riktmärke är att en tilläggsbesiktning bör göras inom [6] veckor efter det att flaggstaten fick besked om kvarhållandet. Denna besiktning bör göras på företagets bekostnad. Om flaggstaten

planerar att genomföra en konventionsrelaterad besiktning inom [3] månader kan den skjuta upp besiktningen till dess.

2. Vidare bör flaggstaten överväga om det bör genomföras en ny revision av det företag som är inblandat. Flaggstaten skall också se över tidigare inspektionsrapporter om företagets andra fartyg, för att se om det finns några gemensamma nämnare när det gäller bristerna i det företagets flotta.
3. Om fartyget har hållits kvar på goda grunder mer än en gång under de föregående 2 åren bör uppföljningen anses vara än mer angelägen, och i alla händelser bör flaggstaten tilläggsbesiktiga fartyget inom [4] veckor efter det att flaggstaten fick besked om kvarhållandet.
4. Om kvarhållandet också leder till att fartyget vägras tillträde till hamnar enligt [artikel 7b i direktiv 95/21/EG eller artikel 10 i direktiv .../.../EG (om hamnstatskontroll)] skall flaggstaten tilläggsbesiktiga fartyget och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att företaget bringar fartyget i överensstämmelse med samtliga relevanta konventioner och bestämmelser. När flaggstaten har försäkrat sig om att så har skett skall den skicka ett dokument som bekräftar detta till företaget.
5. Flaggstaten bör alltid överväga vilka rättsliga åtgärder, inbegripet bötesförelägganden, som bör vidtas mot företaget. Om ett fartyg upprepade gånger åsidosätter kraven i tillämpliga bestämmelser och internationella konventioner bör flaggstaten överväga vilka ytterligare påföljder som kan krävas, inbegripet att stryka fartyget ur dess register.
6. Efter fullbordande av de åtgärder som skall bringa fartyget i överensstämmelse med tillämpliga bestämmelser och internationella konventioner bör flaggstaten skicka en rapport till IMO i enlighet med regel 19 d i kapitel I i SOLAS 74, i dess ändrade lydelse och punkt 5.2 i IMO-resolution A.878 (19), i dess ändrade lydelse.

#### **4. TILLÄGGSBESIKTNING**

1. En tilläggsbesiktning bör inbegripa en undersökning av nedan uppräknade områden som är tillräckligt grundlig för att flaggstatsinspektören skall vara säker på att fartyget, dess utrustning och dess besättning uppfyller alla krav i de bestämmelser och internationella konventioner som är tillämpliga:
  - Certifikat och dokument.
  - Skrovets struktur och utrustning.
  - Villkoren för fastställande av fribord.
  - Huvudmaskineri och viktiga system.
  - Renlighet i maskinutrymmena.
  - Livräddningsutrustning.
  - Brandsäkerhet.

- Navigeringsutrustning.
  - Lasthanteringsutrustning.
  - Radioutrustning.
  - Elektrisk utrustning.
  - Förhindrande av förorening.
  - Bostads- och arbetsvillkor.
  - Bemanning.
  - Besättningens certifikat.
  - Passagerarsäkerhet.
  - Driftskrav, inbegripet kommunikation i besättningen, övningar, arbetet på bryggan och i maskinrummet och säkerhet.
2. Den bör också inbegripa de relevanta punkterna för en utökad inspektion enligt [del C i bilaga V till rådets direktiv 95/21/EG eller del C i bilaga VIII till direktiv .../.../EG (om hamnstatskontroll)]. Flaggstatsinspektörer bör inte avstå från att vid behov inbegripa funktionstester på exempelvis livräddningsfarkoster och deras sjösättningsanordningar, huvud- och hjälpmaskineri, lastluckor, huvudelsystem och system för länsumpning.

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. FÖRSLAGETS TITEL

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om fullgörande av flaggstatsförpliktelser.

### 2. AKTIVITETSBASERAD FÖRVALTNING/BUDGETERING

Berörda politikområden: Energi och transport

Verksamhet i samband därmed: Transporter till sjöss och på inre vattenvägar

### 3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd i samband därmed [f.d. B.A-poster]) inklusive följande rubriker: Ej tillämpligt.

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet: Ej tillämpligt.

3.3. Budgettekniska uppgifter (*lägg till rader vid behov*): Ej tillämpligt.

Budget-rubrik	Typ av kostnad		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av kandidatländer	Rubrik i budgetplanen
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag <sup>1</sup> / icke-diff. anslag <sup>2</sup>	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr [...]
	Oblig. utg./icke oblig. utg.	Diff. anslag/ icke-diff. anslag	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr [...]

<sup>1</sup> Differentierade anslag.

<sup>2</sup> Icke-differentierade anslag.

## 4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

### 4.1. Ekonomiska resurser

#### 4.1.1. Sammanfattning av åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av kostnad	Avsnitt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och senare	Totalt
----------------	---------	--	------	-----	-----	-----	-----	----------------	--------

#### Driftsutgifter<sup>3</sup>

Åtagandebemyndiganden (ÅB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	Inga
Betalningsbemyndiganden (BB)		b	0	0	0	0	0	0	Inga

#### Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet<sup>4</sup>

Tekniskt och administrativt stöd (IDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	Inga
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	------

#### TOTALT REFERENSBELOPP

Åtagandebemyndiganden		a+c	0	0	0	0	0	0	Inga
Betalningsbemyndiganden		b+c	0	0	0	0	0	0	Inga

#### Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet<sup>5</sup>

Personalresurser och utgifter i samband därmed (icke-diff.)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Administrativa kostnader utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff.)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i den berörda rubriken xx.

<sup>4</sup> Utgifter enligt artikel xx 01 04 i avdelning xx.

<sup>5</sup> Utgifter enligt kapitel xx 01 utom artikel xx 01 04 och artikel xx 01 05.

### Total preliminär finansiell kostnad för åtgärden

<b>ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser</b>		a+c	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
<b>BB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser</b>		b+c	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

### Samfinansieringsuppgifter

Rättsaktsförslaget innehåller inga bestämmelser om samfinansiering av medlemsstaterna.

*Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)*

Samfinansierande organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 och senare	Totalt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
<b>ÅB TOTALT inklusive samfinansiering</b>	a+c+d	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.
- Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,
- i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet<sup>6</sup> (om mekanismen för flexibilitet eller revidering av budgetplanen).

#### 4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- Inkomsterna påverkas inte
- Inkomsterna påverkas enligt följande:

**Anmärkning: Den metod som använts för att beräkna påverkan på inkomsterna skall redovisas närmare på ett separat blad som bifogas denna finansieringsöversikt.**

<sup>6</sup> Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

		Före åtgär- den [år n-1]	Situation efter åtgärden					
Budget- rubrik	Inkomster		[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) <i>Inkomster i absoluta belopp</i>		0	0	0	0	0	0
	b) <i>Förändring av inkomster</i>	Δ	0	0	0	0	0	0

4.1.4. *Personalresurser (heltidsekvivalenter) (inklusive fast anställda, tillfälligt anställda och extern personal) – för närmare uppgifter se punkt 8.2.1*

(Förvaltning genom befintlig personal).

Årligt behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 och senare
Total personalstyrka	0	0	0	0	0	0

## 5. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDEN

### 5.1. Behov på kort eller lång sikt

Syftet med OMI-resolution A 847 (20) är att främja ett effektivt genomförande av de förpliktelser som åligger flaggstater i kraft av internationella konventioner, och att hjälpa medlemsstaterna att tillämpa dessa konventioner. Eftersom resolutionen är mycket allmän har OMI åtagit sig att skriva om den i form av en kod för staterna, antingen de är flaggstater, kuststater eller hamnstater.

IMO:s kod, som formulerats parallellt med ett system för kontroll av flaggstaterna kommer att antas formellt vid OMI:s kommande möte i generalförsamlingen i november 2005. Koden och kontrollsystemet är resultatet av en behandling som IMO:s experter på hög nivå har genomfört om behovet av att genomföra åtgärder för att de stater som är parter i de internationella havskonventionerna skall genomföra dem.

Den åtgärd som föreslås syftar till att ge Europeiska kommissionen en ny rättsakt som gör det möjligt att göra koden och kontrollsystemet bindande, detta för att harmonisera medlemsstaternas arbete med att genomföra konventionerna.

<sup>7</sup> Lagg vid behov till fler kolumner, dvs. om åtgärdens löptid är längre än sex år.

## 5.2. Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslaget förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter

Förslaget utgör den felande länken bland de andra rättsliga instrumenten på sjösäkerhetsområdet.

Förslaget är också en följd av att medlemsstaterna vid Europeiska rådets möte i Köpenhamn i december 2002 uttryckte sin vilja att införa ett system för gemenskapskontroll av deras förpliktelser enligt de internationella instrument som de är parter i, bland annat genom att man införlivar koden om flaggstaternas förpliktelser och kontrollsystemet med gemenskapens lagstiftning.

Slutligen innebär detta förslag också en förstärkning av det förebyggande miljöskyddet. Samtliga dessa åtgärder bidrar till att stärka Europeiska unionens roll på den internationella arenan.

## 5.3. Aktivitetsbaserade mål, förväntade resultat och tillhörande indikatorer för förslaget

I rutan anges förslaget mål:

- En förstärkning av sjösäkerheten, skyddet av sjöfolk och skyddet av miljön
- En satsning på en flotta av hög kvalitet
- En uppmaning till medlemsstaterna att ratificera de internationella konventionerna
- Införandet av skickliga sjöfartsadministrationer av hög kvalitet
- En satsning på ett system för effektiv kontroll av flaggstaterna

## 5.4. Genomförandebestämmelser (preliminära)

- Centraliserad förvaltning*
- Direkt av kommissionen
- Indirekt genom utläggning på
  - genomförandeorgan
  - av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
  - nationella organ inom den offentliga sektorn/organ med offentliga förvaltningsuppgifter
- Gemensam eller decentraliserad förvaltning*
- med medlemsstater

- med tredjeland
- *Gemensam förvaltning med internationella organisationer (specificera)*

Anmärkningar:

## 6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Enligt förslaget skall medlemsstaterna till kommissionen anmäla de genomförandeåtgärder som de tänker anta för att införliva direktivet med nationell lagstiftning.

Vid bristande anmälan inleds automatiskt överträdelseförfarandet i artikel 226 i fördraget.

Sjösäkerhetsbyrån kommer att följa upp de nationella utredningsorganens och sjöfartsmyndigheternas verksamhet i medlemsstaterna.

### 6.1. UTVÄRDERING

#### 6.1.1. Förhandsbedömning

Införlivandet av koden med gemenskapens lagstiftning skapar ingen ytterligare budgetbelastning för medlemsstaterna.

Medlemsstaterna har redan delvis låtit koden träda i kraft när det gäller kontroller och certifiering, detta genom direktiv 94/57/EG. De konventioner som avses är nästan samtliga ratificerade av medlemsstaterna och har trätt i kraft.

Å andra sidan innebär införandet av kvalitetstransport (norm ISO9001/2000) investerings- och driftskostnader för sjöfartsadministrationerna. Dessa kostnader kommer att få effekter på sjöfartsindustrin, miljön och sysselsättningen.

#### **Sjöfartsadministrationerna**

Tre medlemsstater, Danmark, Luxemburg och Förenade kungariket har redan genomfört denna norm. De kostnader som används i konsekvensanalysen grundar sig på uppgifter från de medlemsstaterna, och det är inte lätt att jämföra dem, men de ger en fingervisning om vilka summor det blir tal om.

Negativ inverkan: Vissa medlemsstater kommer sannolikt att få stora investeringskostnader när åtgärden inleds, liksom för dess genomförande. De medlemsstater som redan har ratificerat nästan alla de konventioner som avses i förslaget, och som redan har infört instrument för kontroll av genomförandet, kommer å andra sidan bara att få marginella utgifter för driften.

Positiv inverkan: Låga driftskostnader, investeringarna blir snabbt lönsamma, flaggstaternas prestationer förbättras, offentliggörande av prestationerna, rationalisering av kontroller och budgetkostnader, bättre spårbarhet för insatserna, tidsvinster, förbättring av flaggstatens anseende, förstärkta band med andra aspekter av sjösäkerhetspolitiken.

6.1.2. *Åtgärder som vidtagits som följd av en interimis-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)*

Ej tillämpligt.

6.1.3. *Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar*

Kommissionen kommer att utarbeta en rapport med utgångspunkt från medlemsstaterna månatliga rapporter.

## 7. **BEDRÄGERIBEKÄMPNING**

Ej tillämpligt.

## 8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSER

### 8.1 Mål och finansiella behov för förslaget: Ej tillämpligt.

Miljoner euro i åtagandebemyndiganden (avrundat till tre decimaler)

(Målens, åtgärdernas och resultatens rubriker skall anges)	Typ av åtgärder och resultat	Genomsnittliga kostnader	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 och senare		TOTALT	
			Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader	Antal genomföranden/ resultat	Totala kostnader
VERKSAMHETSMÅL nr 1 <sup>8</sup>																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
- Genomförande 2																
Åtgärd 2.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 1																
VERKSAMHETSMÅL nr 2																
Åtgärd 1.....																
- Genomförande 1																
Delsumma mål 2																
VERKSAMHETSMÅL nr n																
Delsumma mål n																
<b>TOTALA KOSTNADER</b>																

<sup>8</sup> Se redogörelse i punkt 5.3.

## 8.2. Administrativa utgifter

### 8.2.1. Antal och typ av personal

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser) (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Fast eller tillfälligt anställda <sup>9</sup> (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personal som finansieras <sup>10</sup> via artikel XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Övrig personal som finansieras <sup>11</sup> via artikel XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>TOTALT</b>		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig

Arbetsuppgifter i samband med medlemsstaternas genomförande av direktivet. Eventuella uppgifter för samordningen med sjösäkerhetsbyrån och uppföljning av de internationella organisationernas arbete på detta område.

### 8.2.3. Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna)

- Tjänster som för närvarande är avsedda för förvaltning av det program som skall ersättas eller förlängas.
- Tjänster som på förhand har tillsatts inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- Tjänster som kommer att begäras inom ramen för det kommande förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget.
- Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal i förvaltningsfunktionen (intern omfördelning).
- Tjänster som krävs för år n men som inte planerats inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det året.

<sup>9</sup> Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

<sup>10</sup> Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

<sup>11</sup> Denna kostnad ingår i referensbeloppet.

8.2.4. Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (XX 01 04/05 - Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik (nummer och beteckning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och efterföljande år	TOTALT
<b>1. Tekniskt och administrativt stöd (inklusive personalkostnader i samband därmed)</b>							0
Genomförandeorgan <sup>12</sup>							0
Annat tekniskt eller administrativt stöd							0
- internt							0
- externt							0
<b>Totalt tekniskt och administrativt stöd</b>							0

8.2.5. Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och efterföljande år
Fast och tillfälligt anställda (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054
Personal som finansieras via artikel XX 01 02 (extra- och kontraktsanställd personal, nationella experter osv.) (ange budgetrubrik)	0	0	0	0	0	0
<b>Summa personalkostnader och utgifter i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)</b>	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

Beräkning – **Fast och tillfälligt anställda**

( $0.5 \times 108.000 \text{ euro} = 54.000 \text{ euro}$ )

Beräkning – **Personal som finansieras via artikel XX 01 02**

Inga

<sup>12</sup>

Hänvisa till den särskilda finansieringsöversikt som gäller för de berörda genomförandeorganen.

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	Helåret n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och efter- följande år	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Möten och konferenser	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Kommittéer <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssystem	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Summa övriga administrativa utgifter (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Övriga utgifter av administrativ art (med hänvisning till budgetrubrik)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summa administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* Påverkar inte aktuell budget för tjänsteresor.

Beräkning – *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*

Ej tillämpligt.

<sup>13</sup> Ange typ av kommitté och grupp som den tillhör.