



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 1.6.2023
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van
vlaggenstaatverplichtingen**

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Dit voorstel betreft een wijziging van Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen¹.

Door zijn geschiedenis en internationaal karakter heeft het zeevervoer een specifieke regelgevingsstructuur ontwikkeld. De maritieme veiligheid en de bescherming van het mariene milieu worden geregeld volgens het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Unclos), waarbij ook de Unie partij is². Het verdrag, waarin ook de verantwoordelijkheden van een staat als vlaggenstaat zijn vastgelegd, vormt de basis voor de formulering van gedetailleerde internationale regels en normen voor het ontwerp, de uitrusting, de exploitatie, het beheer, het onderhoud, de kwalificatie, de bemanning en het opruimen van schepen. Dat gebeurt op internationaal niveau door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)³.

Richtlijn 2009/21/EG (hierna “de richtlijn”) regelt de handhaving van regels die op Unieniveau van toepassing zijn op vlaggenstaten. De verantwoordelijkheid voor het toezicht op de naleving van bepaalde IMO-verdragen⁴ door schepen ligt bij de staat waar het schip is geregistreerd en waarvan het schip de nationaliteit bezit: de vlaggenstaat. De richtlijn heeft twee hoofddoelstellingen: handhaven van de veiligheidsvoorschriften en voorkomen van verontreiniging, en waarborgen dat de lidstaten hun verplichtingen als vlaggenstaat nakomen. De richtlijn heeft dan ook tot doel te waarborgen dat schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen, aan alle eisen inzake veiligheid⁵ en verontreinigingspreventie voldoen en bedrijfsklaar zijn⁶. De richtlijn heeft ook tot doel te waarborgen dat de EU-lidstaten over voldoende middelen beschikken om hun verplichtingen als vlaggenstaat op correcte, doeltreffende en consequente wijze na te komen⁷. Dat is de eerste verdedigingslinie op het gebied van maritieme veiligheid.

¹ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

² Het Unclos werd ondertekend in 1982. De Europese Unie heeft het geratificeerd in 1984. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm

³ Hoewel de jurisdictie en de handhaving aan boord onder de nationale vlag vallen, worden de regels en voorschriften op internationaal niveau opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (www.imo.org). De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties; alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. De Europese Unie is geen lid, maar de Commissie heeft net als heel wat andere intergouvernementele organisaties de status van waarnemer.

⁴ Internationale regels omvatten bijvoorbeeld het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS 74), het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol 73/78), de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (COLREG 72) enz. Voorschriften met betrekking tot de arbeids- en levensomstandigheden aan boord van schepen worden afgekondigd door een ander VN-agentschap, de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO).

⁵ Met “veiligheid” wordt in het algemeen veiligheid, beveiliging en verontreinigingspreventie bedoeld.

⁶ Beschikken over alle relevante certificaten die door de vlaggenstaat voor het scheepstype zijn afgegeven voordat het in bedrijf wordt genomen.

⁷ De “vlaggenstaat” van een vaartuig is de jurisdictie volgens de wetgeving waaronder het vaartuig is geregistreerd; het is de nationaliteit van het vaartuig. In het Unclos is bepaald dat een schip slechts één vlag van een staat mag voeren en onder de exclusieve jurisdictie valt van die vlaggenstaat, die verantwoordelijk is voor het gedrag en voor de naleving van de veiligheids- en milieubeschermingseisen.

Omdat de regels van vlaggenstaten alleen van toepassing zijn op vaartuigen die onder die vlag varen en sommige vlaggen niet bereid of in staat zijn de op hun vloot toepasselijke regels te handhaven, voorziet de havenstaatcontrole in inspecties van buitenlandse schepen wanneer die zich in een haven bevinden. Het is een systeem waarbij buitenlandse schepen in havens van andere staten dan de vlaggenstaat door inspecteurs voor havenstaatcontrole worden geïnspecteerd om na te gaan of de bevoegdheid van de kapitein, de officieren en de bemanning aan boord en de staat en de uitrusting van het schip voldoen aan de eisen van de internationale verdragen en, als ze zich in de Europese Unie bevinden, het toepasselijke EU-recht. Dat is de tweede verdedigingslinie.

Ondanks die twee preventielagen kunnen zich nog altijd ongevallen voordoen, waarvan de oorzaken moeten worden onderzocht om voortdurend verbetering te garanderen en te voorkomen dat opnieuw soortgelijke ongevallen gebeuren. Richtlijn 2009/18/EG betreffende het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector⁸ is de derde verdedigingslinie.

De richtlijn bevat regels voor een zekere harmonisatie in gevallen waarin een schip van vlag verandert en waarin een schip (onder de vlag van een lidstaat) is aangehouden na een inspectie in het kader van de havenstaatcontrole. Ook moeten alle EU-lidstaten een IMO-audit ondergaan. De richtlijn gaat ook verder dan de internationale verplichtingen, door van de lidstaten te eisen dat ze beschikken over een internationaal gecertificeerd kwaliteitsbeheersysteem voor activiteiten die verband houden met de vlaggenstaat, en dat systeem onderhouden. Voorts bevat de richtlijn koppelingen met een prestatiemeting van de onder een vlag varende vloot in het kader van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat.

Elke EU-lidstaat moet als vlaggenstaat alle nodige maatregelen treffen, waaronder inspecties en/of onderzoeken aan boord, om na te gaan of het schip voldoet aan alle internationale en regionale en/of nationale regels en voorschriften voordat hij de desbetreffende scheepscertificaten afgeeft of namens hem laat afgeven als bewijs dat het schip veilig is en geschikt om op zee te varen. Die onderzoeken en certificaten worden daarom “wettelijk” genoemd⁹. De reder moet het schip ter beschikking stellen voor alle onderzoeken en inspecties en moet, door alle noodzakelijke verbeteringen en reparaties uit te voeren, alle wettelijke certificaten behouden en up-to-date maken die noodzakelijk zijn om het schip te laten varen¹⁰.

De internationale regels, die ook in het EU-acquis voor maritieme veiligheid zijn opgenomen, staan een vlaggenstaat toe de technische werkzaamheden te delegeren aan classificatiebureaus (niet-gouvernementele organisaties die technische normen voor de bouw en exploitatie van schepen vaststellen en handhaven) om namens hem de nodige wettelijk voorgeschreven onderzoeken uit te voeren teneinde na te gaan of het schip geschikt is voor het beoogde doel. Als een classificatiebureau op die manier optreedt, wordt het een erkende organisatie voor die vlaggenstaat. De vlaggenstaat kan de erkende organisatie ook toestaan om namens hem certificaten af te geven.

De verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat kan echter niet worden overgedragen. Het is niet verplicht om een beroep te doen op erkende organisaties; elke vlaggenstaat maakt die keuze op basis van de omvang en het type van zijn vloot en van zijn eigen middelen. Momenteel

⁸ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

⁹ Zoals vereist bij het geharmoniseerd systeem voor onderzoek en certificatie (HSSC, IMO-resolutie A.1140(31), 2019).

¹⁰ Een schip kan alleen worden verzekerd als het over wettelijke veiligheidscertificaten beschikt; zonder verzekering mag het schip normaal niet varen.

hebben bijna alle EU-lidstaten die vlaggenstaten zijn ervoor gekozen om erkende organisaties te gebruiken voor diverse technische werkzaamheden. Dat is toegestaan en geregeld volgens het EU-recht¹¹ en de Commissie heeft een lijst¹² opgesteld van classificatiebureaus waaruit de lidstaten kunnen kiezen.

Omdat de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat niet kunnen worden gedelegeerd, is het de jure en de facto noodzakelijk dat vlaggenstaten de onder hun vlag varende vaartuigen blijven inspecteren en blijven toezien op de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden die de erkende organisaties namens hen verrichten. De lidstaten doen dat in verschillende mate, en hebben discretionaire bevoegdheid aangaande de reikwijdte van de vlaggenstaatsinspecties. In wezen zijn er twee belangrijke soorten vlaggenstaatcontrole aan boord van schepen die onder een vlag varen: 1) een wettelijk voorgeschreven onderzoek dat leidt tot de afgifte van een wettelijk certificaat en 2) een inspectie door de vlaggenstaat, aanvullende inspectie genoemd, die niet tot certificering van het schip leidt. Vlaggenstaatsinspecties mogen alleen door de vlaggenstaat worden uitgevoerd. Daarom zijn vlaggenstaatsinspecties fundamenteel voor het waarborgen van de naleving en het toezicht op de veiligheid. Voor die inspecties zijn technische middelen en voldoende deskundigheid vereist; ze vormen een kernonderdeel van elke maritieme administratie. De onderliggende internationale veronderstelling is dat alle vlaggenstaten over de vereiste middelen beschikken en voldoen aan de verplichte eisen. Dat moet ervoor zorgen dat vlaggenstaten wereldwijd hun internationale verplichtingen op correcte wijze nakomen en er dus sprake is van een gelijk speelveld. Dat is echter niet altijd het geval.

Om dat tegen te gaan, heeft de IMO sinds de vaststelling van de richtlijn de “code inzake de uitvoering van IMO-instrumenten” (III-code) en de IMO-audit verplicht gesteld¹³ voor alle vlaggenstaten in de wereld, met inbegrip van de EU-lidstaten, vanaf 2016. De III-code en de IMO-audit hebben tot doel te waarborgen dat de staten alle nodige maatregelen treffen om de verdragen correct uit te voeren en toe te passen, en over de nodige middelen en bevoegdheden beschikken om hun internationale verplichtingen als vlaggenstaat na te komen en te garanderen dat de onder hun vlag varende schepen de regels naleven. Volgens de IMO-auditregeling moeten de partijen bij het IMO-verdrag om de zeven jaar een audit ondergaan. Tijdens die audits wordt nagegaan of alle IMO-staten met een vlaggenreger de III-code en de desbetreffende verdragen toepassen. De IMO heeft echter geen handhavingsbevoegdheid. De EU-wetgeving betreffende maritieme veiligheid, die sinds 1992 onder het maritieme veiligheidsbeleid valt, geeft uitvoering aan de regels die zijn overeengekomen door de vlaggenstaten van de IMO, waaronder alle EU-lidstaten met een vloot die onder hun vlag vaart, om de afdwingbaarheid te waarborgen en nalevingscontroles mogelijk te maken. In tegenstelling tot de IMO gaat de EU over tot inbreukprocedures als een staat de vlaggenstaatsregels overtreedt.

De richtlijn moet derhalve worden herzien en de voor de vlaggenstaat relevante delen van de III-code moeten worden opgenomen in de EU-wetgeving, zodat de code afdwingbaar is in het kader van de rechtsorde van de EU.

Ter erkenning van het belang van het Maritiem Arbeidsverdrag, dat buiten het bestek van de door de IMO uitgevoerde audits valt omdat het onder de opdracht en de controle van de Internationale Arbeidsorganisatie valt, is de richtlijn in 2013 aangevuld met een afzonderlijke richtlijn om te voorzien in de handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006 door

¹¹ Verordening (EG) nr. 391/2009 en Richtlijn 2009/15/EG.

¹² PB C 466 van 7.12.2022, blz. 24.

¹³ De IMO heeft echter geen handhavingsbevoegdheid.

vlaggenstaten¹⁴.

Bovendien is de technologie er sinds de vaststelling van de richtlijn in 2009 op vooruitgegaan, vooral op het gebied van digitalisering, zoals elektronische scheepscertificaten en elektronische rapportage na scheepsinspecties. Er zijn enkele initiatieven genomen voor informatie-uitwisseling tussen de EU-lidstaten met relevante systemen, waaronder het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie¹⁵, dat wordt gehost door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), zowel voor het delen van elektronische rapporten na inspecties van ro-ro-passagiersschepen op geregelde diensten¹⁶ als voor bepaalde bijzonderheden van wettelijke certificaten die door een erkende organisatie zijn afgegeven. Die systemen moeten in de vlaggenstaatrichtlijn worden vastgelegd en verder ontwikkeld voor alle onderzoeken, inspecties en audits van alle schepen die onder een vlag varen. Ook op dat gebied kan de efficiëntie worden verbeterd en kunnen de administratieve lasten worden verminderd, aangezien door het delen van dergelijke informatie in een enkel systeem, dat door het EMSA wordt gehost, inspecties beter kunnen worden voorbereid en gericht op bepaalde schepen en aspecten, waardoor ze effectiever worden. Daar zijn ook synergieën met de richtlijn havenstaatcontrole mogelijk.

De richtlijn werd samen met andere onderdelen van de EU-wetgeving in 2018 onderworpen aan een ex-postevaluatie en aan de geschiktheidscontrole maritiem vervoer. De richtlijn werd ook voortdurend gemonitord door de Commissie, waarbij in de loop der tijd een aantal problemen werden vastgesteld. Die hebben betrekking op 1) het gebrek aan rechtszekerheid over de uitvoering van nieuwe internationale regels op EU-niveau en 2) het gebrek aan een geharmoniseerde aanpak voor inspecties, controles en monitoring van en informatie-uitwisseling over onder een vlag varende vloten. Uit de evaluatie en de geschiktheidscontrole is ook gebleken dat de nationale autoriteiten over de nodige middelen en bevoegdheden moeten beschikken om hun internationale verplichtingen als vlaggenstaat na te komen en te waarborgen dat de schepen die onder hun vlag varen aan hun verplichtingen voldoen.

Naar aanleiding daarvan is een voorstel tot wijziging van Richtlijn 2009/21/EG opgesteld. De specifieke doelstellingen van die herziening zijn:

- de richtlijn actualiseren en aanpassen aan de internationale regels om meer samenhang en juridische duidelijkheid te garanderen, met name wat de III-code betreft;
- zorgen voor adequate inspecties van onder een vlag varende schepen en toezicht op erkende organisaties die voor een vlaggenstaat werken. Daarbij wordt onder meer gezorgd voor meer geharmoniseerde inspectieniveaus en een consistentere toezicht op erkende organisaties, waarbij alle lidstaten worden betrokken bij een toezichtregeling voor de hele EU;
- zorgen voor een algemener gebruik van digitale oplossingen, met name voor rapportage en het gebruik en het delen van elektronische certificaten, die interoperabel zijn met de door het EMSA beheerde databanken. De overstap van

¹⁴ Richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de naleving en de handhaving van het Verdrag betreffende maritieme arbeid, 2006 (PB L 329 van 10.12.2013, blz. 1).

¹⁵ Ingevoerd bij Richtlijn 2002/59/EG.

¹⁶ Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

omslachtige, op papier gebaseerde certificeringssystemen vergroot de efficiëntie voor zowel overheden als schepen;

- een geharmoniseerde aanpak waarborgen bij het begrip, de rapportage en de meting van de prestaties van vlaggenstaatvloten en vlaggenstaattaken. Het gaat daarbij om zowel nauwere samenwerking tussen de bevoegde nationale autoriteiten via een specifiek forum als capaciteitsopbouw en opleiding voor vlaggenstaten. Een geactualiseerde en gemoderniseerde prestatie-meetregeling is noodzakelijk voor een effectievere, permanente verbetering.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel is volledig in overeenstemming met Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole¹⁷ en Richtlijn 2009/18/EG betreffende het onderzoek van ongevallen¹⁸. De drie richtlijnen, die tegelijk worden gewijzigd, moeten met elkaar in overeenstemming zijn, en bij elk voorstel tot wijziging van de ene richtlijn moet rekening worden gehouden met de twee andere richtlijnen en met het bredere internationale regelgevingskader.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel maakt deel uit van het Refit-programma van de Commissie. Door ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving eenvoudig en duidelijk is, geen overbodige last creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen draagt het voorstel bij tot de agenda voor betere regelgeving van de Commissie. Vereenvoudiging door het gebruik van digitale certificaten en digitale rapportage door de vlaggenstaat kan de administratieve lasten beperken. Dankzij het delen van dergelijke informatie in een enkel systeem dat door het EMSA wordt gehost, kunnen inspecties beter worden voorbereid en gericht op bepaalde schepen en aspecten, waardoor ze effectiever worden. Daardoor kan de tijd die aan boord wordt doorgebracht en bijgevolg de tijd die het schip niet kan varen, worden beperkt (verbeterde omlooptijd), wat in het voordeel van kwaliteitsexploitanten is. Dit voorstel en de wijzigingsvoorstellen voor andere richtlijnen betreffende maritieme veiligheid maken ook deel uit van en hebben een belangrijke wisselwerking met het ruimere acquis voor maritieme veiligheid, dat onder meer de EU-wetgeving betreffende erkende organisaties¹⁹, het monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart van de EU (SafeSeaNet)²⁰, de verordening tot oprichting van het EMSA²¹ en de richtlijn betreffende ro-ro-passagiersschepen²² omvat.

¹⁷ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

¹⁸ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

¹⁹ Verordening (EG) nr. 391/2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11) en Richtlijn 2009/15/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 47).

²⁰ Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

²¹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

²² Richtlijn (EU) 2017/2110 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van deze wijzigingsrichtlijn is artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in maatregelen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren en in specifieke bepalingen voor het zeevervoer.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Aangezien de internationale instrumenten voor de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen in de zeevaart krachtens artikel 3, lid 2, VWEU een exclusieve bevoegdheid van de Unie zijn, is het subsidiariteitsbeginsel noch op die instrumenten, noch op de Unieregels ter uitvoering van die overeenkomsten van toepassing.

• Evenredigheid

Het voorstel is opgesteld in het licht van de recentste ontwikkelingen op internationaal niveau en de resultaten van de eerder genoemde Refit-oefeningen. De Commissie heeft ook een effectbeoordeling uitgevoerd om alternatieve maatregelen voor het bereiken van dezelfde doelstellingen vast te stellen, te beoordelen en te evalueren.

Het doel van de voorgestelde wijziging is de maritieme veiligheid te verbeteren door te beschikken over een actueel, samenhangend en geharmoniseerd systeem voor de naleving en monitoring van vlaggenstaatverplichtingen, onder meer via vlaggenstaatinspecties en toezicht op erkende organisaties in de hele EU. De lidstaten hebben daar in grote lijnen al mee ingestemd bij de vaststelling²³ van de verplichte III-code en de IMO-audit, die in 2016 in werking zijn getreden. De voorgestelde maatregel moet de veiligheids- en milieuprestaties van onder de vlag van een EU-lidstaat varende vaartuigen verder verbeteren en de verantwoordelijkheden ten aanzien van de vlaggenstaten in evenwicht brengen, waardoor de druk op de havenstaatcontrole kan worden verlicht.

De digitalisering en het gebruik van e-certificaten zullen kosten met zich meebrengen, maar die zullen beperkt zijn en gecompenseerd worden door de voordelen op het gebied van veiligheid en efficiëntie.

• Keuze van het instrument

Omdat Richtlijn 2009/21/EG slechts op bepaalde punten moet worden gewijzigd, is een wijzigingsrichtlijn het geschiktste rechtsinstrument.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

In de ex-postevaluatie²⁴ en de geschiktheidscontrole maritiem vervoer²⁵ van 2018 werd geconcludeerd dat het optreden van de EU toegevoegde waarde biedt voor de geharmoniseerde uitvoering en handhaving van internationale regels in en in het kader van de

²³ Deze zaak is formeel en juridisch de exclusieve bevoegdheid van de Unie, zoals erkend in Besluit 2013/268/EU van de Raad, waarin het standpunt van de Unie is vastgesteld dat de lidstaten in de IMO moesten innemen toen zij in 2013 akkoord moesten gaan met de III-code en de IMO-audit.

²⁴ SWD(2018) 232 final.

²⁵ SWD(2018) 228 final.

EU-wetgeving, en dat de lidstaten worden verplicht en aangemoedigd om samen te werken. In de evaluatie werd de nadruk gelegd op de bijdrage van de vlaggenstaatrichtlijn aan de totstandbrenging van een hoog en uniform veiligheidsniveau en een gelijk speelveld tussen de lidstaten, wat op zijn beurt heeft bijgedragen tot een veilige en duurzame zeevaart.

Daarnaast heeft de Commissie actief follow-up gegeven aan gevallen waarin de prestaties van de lidstaten als vlaggenstaat beneden de vereisten van het internationaal en Europees recht bleven. In die gevallen heeft de Commissie de betrokken lidstaten verzocht de onderliggende oorzaken grondig te analyseren en een actieplan vast te stellen om de problemen te verhelpen. Daardoor werden veel vlaggenstaten aangemoedigd om meer aandacht te besteden aan de kwaliteit van hun vloot.

Uit de geschiktheidscontrole is echter gebleken dat het maritieme veiligheidsbeleid van de EU behoefte had een ruimere herbalancering. Dat betekent vooral dat de “eerste verdedigingslinie” (naleving en preventief optreden van vlaggenstaten) op EU-niveau moet worden versterkt. De conclusie van de evaluatie luidde dat het huidige beleid gericht is op de lidstaten als haven- en kuststaten, en minder als vlaggenstaten. In de geschiktheidscontrole werd geconcludeerd dat de relevante vlaggenstaatgerelateerde onderdelen van de verplichte III-code ontbreken in de richtlijn betreffende de vlaggenstaat. Tegelijk werd gewezen op het belang van de handhaving van de IMO-audit. Tegelijk zijn bij de geschiktheidscontrole verschillende punten vastgesteld waarop de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen kan worden verbeterd.

- **Raadplegingen van belanghebbenden**

De voornaamste raadplegingsactiviteiten:

- in maart en april 2021 zijn vier verkennende interviews gehouden met vertegenwoordigers op EU-niveau van de belangrijkste belanghebbenden, met name om de algemene probleemomschrijving en mogelijke beleidsopties te ondersteunen en te verfijnen;
- van april tot september 2021 heeft de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie voor de effectbeoordeling drieëntwintig gerichte interviews gehouden met de volgende categorieën belanghebbenden: nationale autoriteiten (19), vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (3) en deskundigen (1);
- van december 2021 tot februari 2022 heeft de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie voor de effectbeoordeling een gerichte enquête gehouden, die op zowel nationale overheden als belanghebbenden uit de sector was gericht. In september 2022 werd een aanvullend gericht verzoek om gegevens en statistieken ingediend, met name over vlaggenstaatinspecteurs en het aantal inspecties;
- op 21 oktober 2021 werd een specifieke workshop gehouden met vlaggenstaatadministraties (17) en vertegenwoordigers van de sector (8), waaronder reders, classificatiebureaus, havenorganisaties en vertegenwoordigers van werknemers, over mogelijke veranderingen in het meten van de prestaties van de vlaggenstaat (paradigmaverschuiving van vloot naar bestuur voor kernprestatie-indicatoren);
- op 20 januari 2022 werd een laatste workshop georganiseerd. Het evenement werd opgesplitst in twee sessies met verschillende groepen belanghebbenden: één met vlaggenstaatautoriteiten van de EU-lidstaten (23 lidstaten vertegenwoordigd) en één met belanghebbenden uit de maritieme sector. De workshop was specifiek gericht op

het verzamelen van standpunten over de definitieve beleidsmaatregelen en op de beoordeling van de verschillende effecten. DG MOVE en de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie voor de effectbeoordeling raadpleegden de lidstaten en de belangrijkste belanghebbenden in verband met hun standpunt over de verschillende beleidsmaatregelen, maar ook om de verwachte en definitieve resultaten van de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling te valideren wat betreft de kwantificering van de effecten. Die activiteiten vonden plaats tijdens een informele bijeenkomst van de directeurs maritiem vervoer van de EU/EER (30 november 2021) en vergaderingen van het EU-Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (17 mei 2021, 11 november 2021 en 31 mei 2022). Allen bevestigden dat een aanpassing aan de IMO-regels (III-code) nodig is;

- op verzoek van de lidstaten en de sector werden in het najaar van 2022 (augustus-oktober) bilaterale besprekingen gehouden. Zij betuigden hun algemene steun, waarbij de nadruk vooral lag op digitalisering en de noodzaak om die op te nemen in de beleidskeuze die de voorkeur geniet. Sommigen uitten hun bezorgdheid over het plan om de wettelijk voorgeschreven onderzoeken opnieuw door vlaggenstaten te laten uitvoeren (in termen van veiligheidseffecten).
- De verzamelde informatie was voor de Commissie van cruciaal belang om het ontwerp van de beleidsopties te kunnen verfijnen en de economische, sociale en milieueffecten ervan te beoordelen, de opties onderling te vergelijken en te bepalen welke optie waarschijnlijk de beste kosten-batenverhouding voor de samenleving biedt en ten volle bijdraagt tot het bereiken van een gemeten maar doeltreffendere en efficiëntere controle op de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen. De raadplegingen hebben de Commissie ook geholpen om in te schatten hoe een gemeten aanpak kan worden overwogen die de veiligheid maximaliseert en tegelijk het risico minimaliseert dat de vlaggenstaten van de EU een concurrentienadeel ondervinden, waardoor het gevaar ontstaat dat schepen worden uitgevlagd van een EU-land naar een derde land. De resultaten van die processen vormden een aanvulling op de deskresearch in het kader van de externe ondersteunende studie.
- Alle vlaggenstaatadministraties en belanghebbenden uit de sector zijn voorstander van een duidelijk, samenhangend en afgestemd rechtskader waarin de internationale regels zijn opgenomen: de III-code en de IMO-audit. De voorkeursoptie geniet de steun van de nationale overheden, omdat ze een hoge mate van interne en externe samenhang waarborgt. Die optie wordt weloverwogen en evenredig geacht gezien de grote verscheidenheid van de EU-vloot qua omvang en type. De vlaggenstaatadministraties zijn voorstander van digitalisering, zoals digitale vlaggenstaatinspectierapporten en elektronische certificaten, en het delen ervan met andere EU-lidstaten en met de havenstaatcontrole. Belanghebbenden uit de sector beschouwen digitalisering als een voordeel. De EU-lidstaten zijn volledig voorstander van de verdere harmonisatie van inspecties en toezicht op erkende organisaties, en van capaciteitsopbouw en opleiding. Ook de lidstaten met de grootste vloten (in termen van het aantal schepen) verkiezen de voorkeursoptie boven de andere, omdat die als minder verstoring wordt beschouwd en het concurrentievermogen, de betrouwbaarheid en de veerkracht waarborgt van vloten die onder de vlag van een EU-land varen.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze evaluatie is voornamelijk gebaseerd op de gegevens die zijn verzameld tijdens de ex-postevaluatie en de geschiktheidscontrole maritiem vervoer van 2018 waarnaar eerder werd verwezen.

Naast de in dat kader verzamelde gegevens en uitgevoerde raadplegingen is bij het opstellen van dit voorstel een beroep gedaan op technische en juridische deskundigen om tot een exacte formulering van de technische definities en een duidelijke formulering van de wetgeving te komen. Die expertise is bijeengebracht binnen de Commissie en het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA). Daarover is gerapporteerd in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit voorstel.

• **Effectbeoordeling**

Het voorstel is gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling op basis van een ondersteunende studie door een externe consultant met specifieke kennis.

Tijdens de effectbeoordeling werden vier beleidsopties voor de herziening van de richtlijn onderzocht, op basis van de volgende leidende beginselen:

- (1) de behoefte om de internationale regels en procedures die na de vaststelling van de richtlijn in 2009 zijn ontwikkeld en door de EU-lidstaten zijn overeengekomen, op te nemen in de richtlijn en de richtlijn eraan aan te passen;
- (2) samenwerking, permanente verbetering en prestaties waarborgen door rekening te houden met de lessen die tijdens de uitvoering van de richtlijn zijn getrokken;
- (3) verder digitaliseren om versterkte en gerichte inspecties door de vlaggenstaat en toezicht op de erkende organisaties mogelijk te maken. De richtlijn moet ook het gebruik van elektronische certificaten vergemakkelijken;
- (4) een efficiënte en geharmoniseerde aanpak voor capaciteitsopbouw, inspecties en monitoring van onder een vlag varende vloten waarborgen, om ervoor te zorgen dat de vlaggenstaatadministraties van de EU over de technische en operationele capaciteit beschikken om hun verplichtingen na te komen.

Alle opties bieden oplossingen voor de vastgestelde problemen, maar verschillen wat betreft het niveau en de ambitie van harmonisatie en controle om de naleving te waarborgen. De lidstaten behouden enige vrijheid met betrekking tot de inspectie en monitoring van de onder hun vlag varende vloot. Alle beleidsopties houden wijzigingen van de richtlijn in door de verplichte vlaggenstaatgerelateerde onderdelen van de III-code op te nemen in de richtlijn en de IMO-audit te blijven verplichten.

In optie 1 worden bovendien maatregelen voorgesteld die voorkomen dat niet-exclusief technisch personeel werkzaamheden verricht voor de vlaggenstaatadministraties. De administraties zouden middelen moeten krijgen om technisch personeel aan te werven, in dienst te nemen en in dienst te houden voor vlaggenstaatinspecties en toezicht op de erkende organisaties.

Optie 2 zou het inzetten van niet-exclusief technisch personeel niet verbieden, maar zou bepalen wanneer, voor welke onderzoeken en in welke uitzonderlijke omstandigheden dat kan gebeuren. Bij deze optie worden specifieke voorschriften voor inspecties ingevoerd, die in verhouding staan tot de omvang en het type van de vloot, om te waarborgen dat alle vlaggenstaatadministraties van de EU technisch kernpersoneel behouden. Er zou een groep van vlaggenstaatsdeskundigen worden opgericht. Er zouden voorschriften voor digitalisering worden ingevoerd met betrekking tot de uitwisseling van informatie over schepen, zoals elektronische vlaggenstaatsinspectierapporten en e-certificaten. Ten slotte zou ook de kwestie van gemeenschappelijke capaciteitsopbouw en geharmoniseerde opleiding (postkwalificatie) voor vlaggenstaatsinspecteurs aan bod komen.

Ook in optie 3 wordt het gebruik van niet-exclusief technisch personeel verhinderd en wordt bovendien geëist dat de vlaggenstaatadministraties van de lidstaten over de capaciteit

beschikken om de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden te verrichten en de wettelijk voorgeschreven certificaten met betrekking tot de Internationale Veiligheidsmanagementcode af te geven. De daaropvolgende audits kunnen dan door erkende organisaties worden uitgevoerd. Tot slot moeten de vlaggenstaten van de EU volgens optie 4 ook over de capaciteit beschikken om de wettelijk voorgeschreven controlewerkzaamheden uit te voeren en de daarmee verband houdende wettelijke certificaten voor schepen met een “hoog risico” af te geven, voordat ze onder de vlag van een lidstaat mogen varen. Ook hier zou het inzetten van niet-exclusief technisch personeel dus verboden zijn.

Alle maatregelen op EU-niveau moeten worden afgewogen tegen de mogelijke gevolgen voor een vloot die onder de vlag van een EU-lidstaat vaart, en dus tegen de strategische veerkracht en de gevolgen voor de handel van en naar de EU als geheel (om te voorkomen dat schepen worden uitgevlagd naar niet-EU-landen). De conclusie van het effectbeoordelingsverslag luidt dat optie 2 de voorkeur geniet.

De effectbeoordeling is in januari 2023 ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing. De raad heeft een positief advies met voorbehoud uitgebracht. De opmerkingen zijn behandeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit wetgevingsvoorstel.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het initiatief heeft een Refit-aspect omdat het de aanpassing en vereenvoudiging van de veiligheidswetgeving betreft, alsook de ondersteuning van de autoriteiten van de lidstaten om hun inspectie- en rapportageverplichtingen beter na te komen.

Daarnaast bevat de voorkeursoptie elementen van vereenvoudiging, aangezien de afgifte, het gebruik en de uitwisseling van elektronische documenten in verband met bijvoorbeeld vlaggenstaatsinspecties en e-certificaten van schepen worden verduidelijkt. Daardoor kunnen vlaggenstaatsinspecties (en inspecties in het kader van de havenstaatcontrole) efficiënter worden voorbereid en gericht, en kunnen schepen en alle werkzaamheden die namens de vlaggenstaat worden verricht, beter worden gemonitord. Het initiatief ondersteunt te allen tijde de controle op de naleving door schepen die onder een vlag varen. Bijstand van het EMSA aan nationale vlaggenstaatautoriteiten voor capaciteitsopbouw en opleiding over de uitvoering van vlaggenstaatsinspecties en het ter beschikking stellen van een specifieke databank voor inspectierapporten, zullen de harmonisatie en de standaardisering in de hele EU ten goede komen.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De netto kosten van het voorstel voor de begroting van de Unie bedragen 7 tot 8,1 miljoen EUR in de periode 2025-2050. De gevolgen van het voorstel voor de begroting worden nader beschreven in het financieel memorandum dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. De gevolgen van het voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Bij dit voorstel is een uitvoeringsplan gevoegd met een opsomming van de nodige stappen om de maatregelen uit te voeren en een overzicht van de belangrijkste technische en juridische knelpunten en termijnen.

Er zijn passende monitoring- en rapportageregelingen vastgesteld. Het EMSA zal een belangrijke rol spelen in het proces, omdat het Agentschap verantwoordelijk is voor de ontwikkeling en de exploitatie van elektronische gegevenssystemen voor het zeevervoer, met name de databank voor inspectieverslagen.

De Commissie zal met de hulp van het EMSA toezien op de uitvoering. In het kader van zijn ondersteunende rol aan de Commissie brengt het EMSA ook cyclische bezoeken aan de lidstaten om de activiteiten ter plaatse te controleren²⁶. De lidstaten moeten blijven beschikken over een kwaliteitsbeheersysteem om te certificeren dat hun organisatie, beleid, processen, middelen en documentatie geschikt zijn om zich van hun verantwoordelijkheden te kwijten. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens periodiek worden gecontroleerd. De lidstaten zullen de resultaten van de door de IMO en een geaccrediteerde instantie uitgevoerde audits moeten bekendmaken aan de Commissie en/of het EMSA, zodat de nationale vlaggenstaatautoriteiten hun certificering kunnen behouden. Dankzij de herziene prestatieregeling en de invoering van inspectierapporten en e-certificaten in de databank zal het toezicht doeltreffend kunnen verlopen.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Er zijn geen toelichtende stukken nodig omdat het voorstel tot doel heeft de bestaande regeling te vereenvoudigen en te verduidelijken.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 van het ontwerp van wijzigingsrichtlijn is het belangrijkste onderdeel en bevat wijzigingen van talrijke bepalingen van Richtlijn 2009/21/EG.

Onderwerp, toepassingsgebied en definities

In punt 1 wordt artikel 3 gewijzigd teneinde enkele verwijzingen naar IMO-instrumenten in de bestaande definities te actualiseren en definities op te nemen die relevant zijn voor de richtlijn, met name de III-code.

Voorwaarden om een schip te laten varen

In punt 2 wordt artikel 4 gewijzigd om het gebruik van de databank voor de verificatie van de toestand van het schip in te voeren (overplaatsing, naargelang het geval) alvorens het schip in bedrijf mag worden genomen.

In punt 3 worden de artikelen 4 bis tot en met 4 quater ingevoegd.

Het nieuwe artikel 4 bis verplicht de lidstaat om zich als vlaggenstaat te houden aan de III-code en aanvullende vlaggenstaatsinspecties uit te voeren om de veiligheid te waarborgen van schepen die onder de vlag van een lidstaat varen.

²⁶ Dergelijke bezoeken behoren tot de kerntaken van het EMSA uit hoofde van artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid. Daarom zullen er waarschijnlijk geen extra kosten gemaakt worden.

Het nieuwe artikel 4 ter verplicht administraties om over passende middelen te beschikken die in verhouding staan tot de omvang en het type van de vloot (de schepen die onder de vlag zijn geregistreerd), zodat ze kunnen voldoen aan de aanvullende inspectieverplichting en de toezichts- en monitoringvoorschriften voor erkende organisaties in de EU. De precieze details van de middelen voor het uitvoeren van inspecties van de onder een vlag varende vloot en voor toezicht op erkende organisaties worden vastgesteld door middel van een uitvoeringsmaatregel.

In het nieuwe artikel 4 quater worden de verantwoordelijkheden en de gemeenschappelijke capaciteitsopbouw van het personeel van de vlaggenstaat vastgelegd. Het gaat onder meer om de permanente ontwikkeling van opleidingsprogramma's en -materialen die zijn aangepast aan updates van de internationale IMO-verdragen en om mogelijke nieuwe eisen die voortvloeien uit milieuoverwegingen, met name wat nieuwe technologieën betreft (bv. voortstuwing, nieuwe soorten brandstof enz.).

Acties in verband met of naar aanleiding van de monitoring van schepen die onder een vlag varen

In punt 4 wordt artikel 5 gewijzigd om de lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggenstaten te verplichten het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet) te gebruiken teneinde schepen die onder hun vlag varen te controleren en te monitoren en bijvoorbeeld na te gaan of ze bij een havenstaatcontrole zijn aangehouden. Met die wijziging wordt ook het gebrek aan flexibiliteit van de vlaggenstaatsregeling aangepakt in geval van crisissen of onverwachte gebeurtenissen, zoals de COVID-19-pandemie.

Databank voor elektronische informatie en inspectie

In punt 5 wordt artikel 6 gewijzigd met het oog op de invoering van elektronische documenten die moeten worden geregistreerd, bijgehouden, gerapporteerd en gedeeld via een nationaal elektronisch certificeringsregister dat compatibel is met de inspectiedatabank in het nieuwe artikel 6 bis. Met elektronische documenten worden onder meer digitale inspectierapporten en certificaten bedoeld.

Onder punt 6 wordt een nieuw artikel 6 bis ingevoerd, evenals de oprichting van de door de Commissie te hosten inspectiedatabank. Die wordt gebaseerd op de inspectiedatabank die al wordt gebruikt voor rapporten over havenstaatcontroles en de inspectie van passagiersschepen, en zal dezelfde technische kenmerken hebben. Voor de elektronische verzending van e-certificaten zullen dezelfde technische oplossingen worden gebruikt als die welke in de richtlijn havenstaatcontrole zijn vastgesteld, op basis van de technische oplossing die al door erkende organisaties wordt gebruikt om te voldoen aan de vereisten voor het delen van e-certificaten, zoals bepaald in de EU-wetgeving inzake erkende organisaties.

De aanpak is erop gericht voort te bouwen op bestaande systemen, verdere synergieën tot stand te brengen, dubbel werk te vermijden en informatie zoveel mogelijk te hergebruiken, waarbij wordt vertrouwd op één interoperabel systeem.

Toezicht op naleving en prestaties

In punt 7 wordt artikel 7 gewijzigd om te verduidelijken welke informatie moet worden bekendgemaakt na een IMO-audit. Ook wordt de eis ingevoerd dat de gecontroleerde lidstaat de Commissie, bijgestaan door het EMSA, de mogelijkheid moet bieden om die IMO-audits bij te wonen als waarnemer. De bedoeling is de transparantie te waarborgen en synergieën tussen de IMO-audits en de bezoeken van het EMSA te bevorderen.

Kwaliteitsbeheer en prestaties van vlaggenstaten

In punt 8 wordt artikel 8 gewijzigd en worden de reikwijdte en de dekking van het kwaliteitsbeheersysteem verduidelijkt zodat het alle registers omvat, ongeacht of het gaat om de traditionele (zogenaamde eerste) registers, internationale of overzeese of soortgelijke (zogenaamde tweede) registers die onder het gezag van de vlaggenstaat vallen en die schepen bevatten die de vlag van die staat voeren, alsmede alle activiteiten die verband houden met de vlaggenstaat.

Voorts worden controlevoorwaarden ingevoerd voor het geval de vlaggenstaat gebruik maakt of zal maken van niet-exclusieve inspecteurs, en worden alle betrokkenen verplicht te verzekeren dat er geen sprake is van belangenconflicten.

Tot slot moet de huidige prestatiemeting door middel van een uitvoeringshandeling worden herzien en gemoderniseerd, rekening houdend met een aantal nadere criteria en met een vergelijkbare prestatieregeling voor erkende organisaties. Ook worden voorschriften ingevoerd die door de lidstaten moeten worden toegepast op hun eigen prestatiebeoordeling, evenals de verplichting voor de Commissie om de algemene resultaten openbaar te maken.

Onder punt 9 wordt artikel 9 geschrapt.

Samenwerking en uitwisseling van informatie

Onder punt 10 worden de artikelen 9 bis en 9 ter ingevoegd.

Bij het nieuwe artikel 9 bis wordt een groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden opgericht, die uit de vlaggenstaatautoriteiten en -deskundigen van de lidstaten bestaat en die alle met de vlaggenstaat verband houdende kwesties zal bespreken.

Het nieuwe artikel 9 ter voorziet in een dynamisch elektronisch rapporteringsinstrument voor het verzamelen van informatie en statistieken.

Comitéprocedure

Onder punt 11 wordt artikel 10 bijgewerkt met de recentste tekst over comitéprocedures voor uitvoeringshandelingen.

Gedelegeerde handelingen

In punt 12 wordt bepaald dat de Commissie bevoegd is om gedelegeerde handelingen inzake de actualisering van de bijlage vast te stellen en dat actualisering onderworpen zijn aan de standaardvrijwaringsclausule. Dat betekent dat bij veranderingen op internationaal niveau de normen in het EU-instrument ten minste op het huidige niveau worden gehandhaafd.

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

Punt 13 bevat de standaardtekst voor de uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie.

Bijlagen

Punt 14 bevat een nieuwe bijlage met de delen 1 en 2 van Resolutie A.1070(28) “Code inzake de uitvoering van IMO-instrumenten” (III-code) die betrekking hebben op de vlaggenstaat.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁸,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De veiligheid van de scheepvaart in de Unie en van de burgers die er gebruik van maken, alsmede de bescherming van het milieu moeten te allen tijde worden gewaarborgd.
- (2) In het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee uit 1982 (Unclos) en de verdragen waarvoor de IMO depositaris is, is bepaald dat de landen die partij zijn bij die instrumenten verantwoordelijk zijn voor het afkondigen van wetten en regels en voor het nemen van alle overige maatregelen die nodig kunnen zijn om die instrumenten volledig ten uitvoer te leggen teneinde te garanderen dat, met het oog op de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu, een schip geschikt is voor de dienst waarvoor het bestemd is.
- (3) Teneinde de doeltreffendheid van de IMO-verdragen in de Unie te garanderen, gezien het feit dat alle lidstaten partij moeten zijn bij de IMO-verdragen en moeten voldoen aan de verplichtingen die in die verdragen zijn vastgesteld met betrekking tot schepen die hun vlag voeren, moeten de verplichtingen van die verdragen in de Uniewetgeving worden opgenomen. Daartoe moeten de lidstaten zich daadwerkelijk en consequent van hun verplichtingen als vlaggenstaat kwijten overeenkomstig IMO-resolutie A.1070(28) (aangenomen op 4 december 2013) betreffende de code inzake de uitvoering van IMO-instrumenten (III-code), die de verplichte bepalingen bevat die door de vlaggenstaten moeten worden toegepast.
- (4) Aangezien IMO-resolutie A.948(23) is ingetrokken bij IMO-resolutie A.1156(32) moeten de lidstaten met betrekking tot de schepen die onder hun vlag varen,

²⁷ PB C van , blz. .

²⁸ PB C van , blz. .

geharmoniseerde eisen inzake certificering en controle door de vlaggenstaat toepassen, zoals vastgelegd in de relevante procedures en richtsnoeren die als bijlage zijn toegevoegd aan de door de algemene vergadering van de IMO aangenomen resolutie A.1156(32) inzake richtsnoeren voor controle in het kader van het geharmoniseerde systeem voor controle en certificering.

- (5) Op internationaal niveau behoort het onderzoeken van ongevallen op zee tot de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat, terwijl dat op het niveau van de Unie onafhankelijk verloopt en wordt geregeld door Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁹. De onderhavige richtlijn mag geen afbreuk doen aan Richtlijn 2009/18/EG.
- (6) Er moet rekening worden gehouden met bepaalde uitvoeringshandelingen die na de inwerkingtreding van Richtlijn 2009/21/EG zijn vastgesteld en die al gedeeltelijk uitvoering geven aan aspecten in verband met de delegatie van bevoegdheden aan erkende organisaties.
- (7) De maritieme instanties van de lidstaten moeten beschikken over voldoende middelen, waaronder technische besluitvormingscapaciteit, om te voldoen aan hun vlaggenstaatverplichtingen, en die middelen moeten in verhouding staan tot de omvang en het type van hun vloot en gebaseerd zijn op de desbetreffende voorschriften van de IMO. Om de algemene kwaliteitsprestaties te verbeteren van schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, is het ook noodzakelijk het strikte en grondige toezicht, met inbegrip van de ontwikkeling van regels en ontwerpbeoordeling, te harmoniseren van de erkende organisaties die namens de lidstaten vlaggenstaattaken uitvoeren.
- (8) Op basis van de ervaring die de lidstaten in de praktijk hebben opgedaan, moeten via uitvoeringsbepalingen minimale criteria en inspectiestreefcijfers voor die middelen worden vastgesteld, met inbegrip van het gebruik van niet-exclusieve inspecteurs.
- (9) Een geharmoniseerde regeling voor capaciteitsopbouw (postkwalificatie) voor controleurs en inspecteurs van vlaggenstaten moet een gelijk speelveld voor alle maritieme instanties waarborgen en bijdragen tot de kwaliteit van de prestaties van schepen die de vlag van een lidstaat voeren.
- (10) Voor de monitoring van schepen onder hun vlag, het maritiem toezicht en het situationeel bewustzijn op zee moeten de lidstaten gebruikmaken van het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet), dat is ingesteld bij Richtlijn 2002/59/EG³⁰.
- (11) De oprichting en ontwikkeling van een databank met essentiële informatie in elektronische vorm over schepen die de vlag van een lidstaat voeren, moet bijdragen tot een verbeterde informatie-uitwisseling, moet de transparantie over de prestaties van een vloot van hoge kwaliteit verder verbeteren en een betere monitoring van de vlaggenstaatverplichtingen mogelijk maken om een gelijk speelveld tussen maritieme instanties te waarborgen.

²⁹ Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114).

³⁰ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

- (12) Met het oog op het toezicht en een efficiëntere uitvoering van alle soorten inspecties moeten alle betrokken autoriteiten en de Commissie kunnen beschikken over essentiële informatie, waaronder elektronische rapporten over en scheepscertificaten die zijn afgegeven na vlaggenstaatinspecties.
- (13) De verplichte IMO-audit voor de lidstaten volgt de standaardbenadering voor kwaliteitsbeheer om te bepalen in hoeverre de lidstaten de vlaggenstaatverplichtingen en -verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in de verplichte IMO-verdragen waarbij zij partij zijn, uitvoeren en handhaven en aldus een consistente en doeltreffende uitvoering van de toepasselijke IMO-instrumenten waarborgen, en om de lidstaten te helpen bij hun capaciteitsopbouw. De lidstaten moeten daarom blijven aantonen dat ze de verplichte IMO-instrumenten naleven, zoals vereist bij resolutie A.1067(28) betreffende het kader en de procedures voor de vrijwillige IMO-audit van de lidstaten, die op 4 december 2013 door de algemene vergadering van de IMO is aangenomen.
- (14) De Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), dat is opgericht bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad³¹, moet door de in zijn hoedanigheid van vlaggenstaat gecontroleerde lidstaat als waarnemer worden uitgenodigd en betrokken om de samenhang te waarborgen tussen de IMO-audit en de beoordelingen van de Commissie, die door het EMSA namens de Commissie worden uitgevoerd om de toepassing van de Uniewetgeving inzake maritieme veiligheid te controleren via zijn bezoek- en inspectieregeling.
- (15) Om de kwaliteit van de onder een vlag varende schepen verder te verbeteren en een gelijk speelveld tussen maritieme instanties te waarborgen, moet een duidelijke kwaliteitscertificering van administratieve procedures, opgenomen in het kwaliteitsbeheersysteem overeenkomstig de ISO-normen of gelijkwaardige standaarden, worden ingesteld die alle registers omvat, zowel nationale (eerste) als internationale (tweede of overzeese) registers die onder de verantwoordelijkheid van de lidstaat als vlaggenstaat vallen. Voorts moeten alle daarmee verband houdende activiteiten worden verduidelijkt, met inbegrip van de verantwoordelijkheden, het gezag, de onderlinge relatie en de rapportage- en communicatiemiddelen van alle personeelsleden van een vlaggenstaat die onderzoeken of inspecties uitvoeren of daarbij betrokken zijn, alsmede ander personeel dat bijstand verleent bij inspecties, dat niet uitsluitend in dienst is van de bevoegde autoriteit van de lidstaat en dat bepaalde inspecties mag uitvoeren, behalve wettelijk voorgeschreven onderzoeken. Om de onafhankelijkheid te waarborgen moet met bewijsstukken worden gestaafd dat er bij het betrokken personeel geen belangenconflicten optreden.
- (16) Een evaluatie en beoordeling van de prestatieregeling voor vlaggenstaten, op basis van gemeenschappelijke transparante, betrouwbare en objectieve kernprestatiecriteria en van bestaande soortgelijke regelingen, moet de lidstaten ondersteunen bij de voortdurende verbetering van de naleving.
- (17) Om onder meer technische kwesties te bespreken en de uitwisseling van deskundigheid en informatie te vergemakkelijken, moet een groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden worden opgericht, bestaande uit de nationale autoriteiten van de lidstaten en deskundigen en inspecteurs van de vlaggenstaat, alsmede, in voorkomend geval, deskundigen uit de particuliere sector.

³¹ Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de instelling van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

- (18) Er moet een elektronisch rapportage-instrument worden opgezet om de consistente verzameling van relevante statistieken, maritieme gegevens en informatie van de lidstaten verder te verbeteren.
- (19) Om een geactualiseerde toepassing van de bepalingen van deze richtlijn mogelijk te maken zodat de lidstaten hun verplichtingen uit hoofde van het internationaal recht overeenkomstig de richtlijn kunnen nakomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen tot bijwerking van de bijlage vast te stellen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven³². Met name om gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (20) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad³³. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van Richtlijn 2009/21/EG wat betreft uniforme maatregelen voor de vaststelling van minimumeisen inzake passende middelen die in verhouding staan tot de omvang en het type van de vloot, en inzake een gemeenschappelijke geharmoniseerde regeling voor het meten van de prestaties van de vlaggenstaat, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.
- (21) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige ondersteuning bieden om de uitvoering van Richtlijn 2009/21/EG te waarborgen.
- (22) Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (23) Richtlijn 2009/21/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2009/21/EG

Richtlijn 2009/21/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

³² PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

³³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

(a) punt e) wordt vervangen door:

“e) “IMO-audit”: een audit die wordt uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van Resolutie A.1067(28) (“Framework and Procedures for the IMO Member States Audit”), als van kracht, die is aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);”

(b) de volgende punten worden toegevoegd:

“f) “verdragen”: de verdragen, met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de bijbehorende codes met een dwingend karakter, als van kracht, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁴, met uitzondering van het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006;

g) “III-code”: de delen 1 en 2 van Resolutie A.1070(28) (“IMO Instruments Implementation Code”), aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), met uitzondering van de punten 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 en 32 van deel 2;

h) “vlaggenstaatcontroleur”: een werknemer in de overheidssector die naar behoren is gemachtigd door en uitsluitend werkt voor de bevoegde autoriteit van een lidstaat om onderzoeken en audits uit te voeren met betrekking tot de wettelijke certificaten, en die voldoet aan het onafhankelijkheidsvereiste van artikel 8, lid 1;

i) “vlaggenstaatsinspecteur”: een werknemer in de overheidssector die uitsluitend werkt voor en naar behoren is gemachtigd door de bevoegde autoriteit van een lidstaat om aanvullende vlaggenstaatsinspecties uit te voeren, en die voldoet aan het onafhankelijkheidsvereiste van artikel 8, lid 1, en aan de minimumcriteria van bijlage XI bij Richtlijn 2009/16/EG;

j) “ander personeel dat bijstand verleent bij de uitvoering van inspecties”: een persoon die niet uitsluitend in dienst is bij, maar zich in een contractuele situatie bevindt met de bevoegde autoriteit van de lidstaat, en door de bevoegde autoriteit van de lidstaat naar behoren is gemachtigd om bepaalde, door de bevoegde autoriteit gespecificeerde inspecties, met uitzondering van wettelijk voorgeschreven onderzoeken, uit te voeren en die voldoet aan de in artikel 8, lid 1, vermelde criteria inzake communicatie, kwalificatie en onafhankelijkheid;

k) “aanvullende vlaggenstaatsinspectie”: een inspectie aan boord die niet tot certificering leidt;

j) “HSSC”: resolutie A.1156(32) (“Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification” (HSSC), 2021, als van kracht, aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);”;

(2) Artikel 4, lid 1, wordt vervangen door:

“1. Voordat wordt toegestaan dat een schip, waaraan het recht is verleend de vlag van een lidstaat te voeren, in gebruik wordt genomen, waarborgt de betrokken

³⁴ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

lidstaat dat het bewuste schip aan de toepasselijke internationale regelgeving voldoet. Hij controleert met name de veiligheidsgegevens van het schip aan de hand van de inspectierapporten en certificaten in de in artikel 6 bis vermelde databank. Indien nodig pleegt hij overleg met de vorige vlaggenstaat om vast te stellen of er door laatstgenoemde vastgestelde tekortkomingen of veiligheidsproblemen zijn die onopgelost zijn gebleven.”;

- (3) De volgende artikelen 4 bis tot en met 4 quater worden ingevoegd:

“Artikel 4 bis

Veiligheid van schepen die de vlag van een lidstaat voeren

1. Met betrekking tot de internationale scheepvaart passen de lidstaten de verplichte vlaggenstaatgerelateerde bepalingen van de IMO-verdragen volledig toe overeenkomstig de voorwaarden en ten aanzien van de daarin bedoelde schepen, en passen zij de III-code in de bijlage bij deze richtlijn toe met uitzondering van de punten 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 en 32 van deel 2.
2. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren de internationale regels en normen naleven. Het gaat onder meer om de volgende maatregelen:
 - (a) schepen mogen zich pas op zee begeven als ze voldoen aan de internationale regels en normen;
 - (b) schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren, zijn geïnspecteerd overeenkomstig de richtsnoeren voor inspecties in het kader van het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie (HSSC); en
 - (c) er worden aanvullende vlaggenstaatsinspecties uitgevoerd om na te gaan of de werkelijke toestand van het schip overeenkomt met de certificaten van het schip.
3. De lidstaten garanderen dat elke tekortkoming die tijdens een overeenkomstig lid 2, punt c), uitgevoerde inspectie is bevestigd of ontdekt, wordt verholpen.
4. Na afloop van een inspectie schrijft de vlaggenstaatinspecteur een rapport op basis van bijlage IX bij Richtlijn 2009/16/EG.

Artikel 4 ter

Voorschriften voor veiligheid en verontreinigingspreventie

1. Elke lidstaat garandeert dat zijn administratie beschikt over passende middelen die in verhouding staan tot de omvang en het type van zijn vloot, met name om te voldoen aan de verplichtingen van artikel 4 bis en van de leden 2 en 3 van onderhavig artikel.
2. Elke lidstaat zorgt voor toezicht op de activiteiten van de vlaggenstaatcontroleurs, de vlaggenstaatinspecteurs en de erkende organisaties, en neemt deel aan de toezichtregeling voor erkende organisaties van de EU zoals gespecificeerd door de in artikel 9 bis, lid 1, genoemde groep op hoog niveau voor vlaggenstaataangelegenheden.

3. Elke lidstaat ontwikkelt of handhaaft de capaciteit om ontwerpen te beoordelen en technische beslissingen te nemen; die capaciteit moet in verhouding staan tot de omvang en het type van zijn vloot.

4. Om de harmonisatie van de in artikel 4 bis, lid 2, punt c), genoemde aanvullende vlaggenstaatsinspecties te waarborgen, stelt de Commissie, na raadpleging van de in artikel 9 bis, lid 1, genoemde groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden, uitvoeringshandelingen vast waarin de uniforme maatregelen worden gedefinieerd ter bepaling van de minimumeisen voor de uitvoering van de in lid 1 genoemde verplichtingen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 10, lid 2, genoemde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 4 quater

Gemeenschappelijke capaciteitsopbouw van vlaggenstaatspersoneel

1. De lidstaten garanderen dat de in lid 2 gespecificeerde geharmoniseerde regeling van toepassing is op het personeel dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van controles, inspecties en audits op schepen en bij maatschappijen.

2. De Commissie, die advies inwint bij de in artikel 9 bis, lid 1, genoemde groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden, stelt een gemeenschappelijke regeling voor capaciteitsopbouw (postkwalificatie op nationaal niveau) voor vlaggenstaatcontroleurs en -inspecteurs van de lidstaten op en houdt die regeling up-to-date, rekening houdend met nieuwe technologieën en met nieuwe of extra verplichtingen die voortvloeien uit de desbetreffende internationale instrumenten.”;

(4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) het tot nu toe enige lid wordt lid 1;

(b) het volgende lid 2 wordt toegevoegd:

“2. De lidstaten ontwikkelen en implementeren een passend controle- en monitoringprogramma, waarbij in voorkomend geval gebruik wordt gemaakt van het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet) als bedoeld in artikel 22 bis, lid 3, van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁵ en bijlage III bij die richtlijn, om tijdig te kunnen reageren op de in lid 1 van dit artikel genoemde situaties en op veiligheidsincidenten en vermeende verontreiniging.”;

(5) Artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Elektronische informatie en uitwisseling

1. De lidstaten waarborgen dat ten minste de volgende informatie over schepen die hun vlag voeren, wordt bewaard en toegankelijk wordt gemaakt in een elektronisch formaat dat compatibel en interoperabel is met de databanken inzake maritieme veiligheid van de Unie:

(a) scheepsgegevens (naam, IMO-nummer enz.);

³⁵ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

- (b) wettelijk voorgeschreven certificaten (volledig, tussentijds of tijdelijk), met inbegrip van de data van de controles, de eventuele bijkomende en aanvullende onderzoeken en de audits;
- (c) identificatie van de erkende organisaties die betrokken zijn bij de certificering en classificering van het schip;
- (d) identificatie van de bevoegde autoriteit die het schip heeft geïnspecteerd overeenkomstig de havenstaatcontrolebepalingen, en de data van de inspecties;
- (e) resultaat van de havenstaatcontroles (tekortkomingen: ja of neen, aanhoudingen: ja of neen);
- (f) identificatie van de schepen die in de voorbije twaalf maanden hebben opgehouden de vlag van de betrokken lidstaat te voeren;
- (g) rapport(en) naar aanleiding van een vlaggenstaatcontrole of -inspectie overeenkomstig artikel 4 bis, lid 2, punt b) of c).

2. De informatie wordt ingevoerd in de in artikel 6 bis genoemde inspectiedatabank. De gezagvoerder ontvangt een kopie van het rapport.”;

(6) Het volgende artikel 6 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 6 bis

Inspectiedatabank

1. De Commissie ontwikkelt, onderhoudt en actualiseert een inspectiedatabank met de in artikel 6 genoemde informatie. Alle lidstaten worden met die databank verbonden. De databank wordt opgezet op basis van de in artikel 24 van Richtlijn 2009/16/EG genoemde inspectiedatabank en beschikt over soortgelijke functies.

2. De lidstaten waarborgen dat de informatie met betrekking tot de overeenkomstig deze richtlijn uitgevoerde inspecties, met inbegrip van informatie over tekortkomingen, onverwijld naar de inspectiedatabank wordt doorgestuurd zodra het (de) rapport(en) overeenkomstig artikel 4 bis, lid 4, is (zijn) voltooid.

3. De Commissie waarborgt dat via de inspectiedatabank alle relevante gegevens met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn kunnen worden opgevraagd op basis van de door de lidstaten verstrekte inspectiegegevens.

4. De lidstaten hebben toegang tot alle gegevens die zijn opgeslagen in de in lid 1 van dit artikel genoemde inspectiedatabank en het in Richtlijn 2009/16/EG genoemde inspectiesysteem. Niets in deze richtlijn belet de uitwisseling van dergelijke informatie tussen de relevante bevoegde autoriteiten, binnen en tussen de lidstaten, met de Commissie of met het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)³⁶.

5. De lidstaten waarborgen dat de in artikel 6, lid 1, punt b), genoemde wettelijke certificaten elektronisch naar de in lid 1 van dit artikel genoemde inspectiedatabank worden doorgestuurd met gebruikmaking van de functionele en technische specificaties voor een geharmoniseerde elektronische meldingsinterface als bedoeld in artikel 24 bis van Richtlijn 2009/16/EG.”;

³⁶

Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de instelling van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

- (7) Artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

Toezicht op de naleving en toepassing door de lidstaten

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om hun administratie ten minste om de zeven jaar aan een IMO-audit te onderwerpen en maken de resultaten van de audit en eventuele corrigerende maatregelen bekend in de door de IMO opgezette databank van het Global Integrated Shipping Information System (GISIS). De lidstaten stellen dezelfde informatie ook ter beschikking van het publiek, overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving inzake vertrouwelijkheid.
2. De lidstaten waarborgen dat de Commissie, bijgestaan door het EMSA, als waarnemer aan de IMO-audit kan deelnemen en dat alle auditrapporten en informatie over de daaropvolgende maatregelen onmiddellijk ter beschikking van de Commissie worden gesteld.
3. Om de doeltreffende uitvoering van deze richtlijn te waarborgen en toezicht te houden op de algemene werking van de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen en de toezichtregeling voor erkende organisaties van de EU, verzamelt de Commissie de nodige informatie en brengt zij bezoeken aan de lidstaten, overeenkomstig artikel xx van Verordening (EU) xx/xx van het Europees Parlement en de Raad³⁷ [*vast te stellen EMSA-verordening*].”;

- (8) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 1 wordt vervangen door:

“Elke lidstaat voert voor alle registers onder zijn gezag een kwaliteitsbeheersysteem in voor alle vlaggenstaatgerelateerde activiteiten van zijn administratie, en houdt dat systeem in stand. Dat kwaliteitsbeheerssysteem wordt gecertificeerd overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.

Het kwaliteitsbeheerssysteem omvat de vastgestelde verantwoordelijkheden, bevoegdheden en onderlinge relaties van alle personeelsleden van de vlaggenstaat, met inbegrip van ander personeel dat assisteert bij de uitvoering van inspecties en dat de werkzaamheden die verband houden met en van invloed zijn op veiligheid en verontreinigingspreventie, beheert, uitvoert en verifieert. Die verantwoordelijkheden worden gedocumenteerd, met vermelding van het soort en de reikwijdte van de inspectiewerkzaamheden die kunnen worden uitgevoerd door ander personeel dat bij de uitvoering van inspecties assisteert; tevens wordt gespecificeerd hoe dat personeel moet communiceren en rapporteren.

Elke lidstaat zorgt ervoor dat ander personeel dat bij de uitvoering van inspecties assisteert, beschikt over scholing, opleiding en toezicht die in verhouding staan tot de taken die het mag uitvoeren.

Alle personeelsleden die een controle of inspectie uitvoeren, ondertekenen een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten waaruit blijkt dat zij onafhankelijk zijn ten aanzien van de uit te voeren werkzaamheden; die verklaring wordt door de verantwoordelijke instantie van de lidstaat bewaard.”;

³⁷

Verordening (EU) xx/xx van het Europees Parlement en de Raad ... [EMSA-verordening].

(b) de volgende leden worden toegevoegd:

“2 bis. De lidstaten evalueren jaarlijks hun prestaties en stellen gebieden vast die voor verbetering vatbaar zijn, op basis van de resultaten van de activiteiten die zijn uitgevoerd in het kader van het in lid 1 van dit artikel genoemde kwaliteitsbeheersysteem en de in lid 2 ter van dit artikel bedoelde prestaties van de vlaggenstaat, en op basis van artikel 7.

2 ter. Om een gemeenschappelijke geharmoniseerde prestatieregeling voor de toepassing van lid 2 bis te waarborgen, stelt de Commissie, na raadpleging van de in artikel 9 bis, lid 1, genoemde groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden, uitvoeringshandelingen vast om de details van een herziene prestatieregeling in lid 2 van dit artikel te bepalen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig artikel 10, lid 2.

De maatregelen ter beoordeling van de prestaties van de vlaggenstaten omvatten, onder meer, resultaten van vlaggenstaatinspecties, aanhoudingscijfers van de havenstaten, ongevallenstatistieken, communicatie- en informatieprocessen, jaarlijkse verliesstatistieken (met uitzondering van constructieve total losses) en andere passende prestatie-indicatoren aan de hand waarvan kan worden bepaald of het personeel, de middelen en de administratieve procedures volstaan om aan de vlaggenstaatverplichtingen te voldoen.

2 quater. De Commissie maakt de informatie over de prestaties van de vlaggenstaten beschikbaar op een openbare website en onderhoudt die informatie.”;

(9) Artikel 9 wordt geschrapt;

(10) De volgende nieuwe artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 9 bis

Groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden

1. De Commissie richt een groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden op om vlaggenstaatkwesties te bespreken en de uitwisseling van ervaringen te bevorderen tussen de nationale autoriteiten van de lidstaten en vlaggenstaatsdeskundigen en -inspecteurs, indien nodig ook uit de particuliere sector.

De groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten en van de Commissie, bijgestaan door het EMSA.

De groep stelt zijn reglement van orde vast.

2. De groep op hoog niveau inzake vlaggenstaataangelegenheden heeft onder meer de volgende taken:

- (a) aanbevelingen voor een gemeenschappelijke aanpak van vlaggenstaatinspecties doen; procedures en richtsnoeren voor de controle van schepen opstellen;
- (b) de Commissie bijstaan bij de ontwikkeling van een gemeenschappelijk rapportageformaat, met inbegrip van een tijdschema voor vlaggenstaatinspecties en de monitoring van erkende organisaties;

- (c) de Commissie bijstaan bij de ontwikkeling van de technische methode voor wat onder passende middelen wordt verstaan, in verhouding tot de omvang en het type van de vloot, als bedoeld in artikel 4 ter;
- (d) de Commissie bijstaan bij het vaststellen van maatregelen die kunnen worden ontwikkeld om de in artikel 4 quater genoemde capaciteitsopbouw te verbeteren, met name wat betreft het actueel houden van de kennis over wijzigingen in verdragen en wijzigingen die voortvloeien uit nieuwe technologieën;
- (e) de in artikel 7 genoemde toezichts- en monitoringregeling voor erkende organisaties van de EU ontwikkelen en toepassen;
- (f) richtsnoeren verstrekken voor het gebruik van de informatie in de relevante maritieme databanken van de Unie voor de voorbereiding van vlaggenstaatsinspecties en van de monitoring van erkende organisaties, met het oog op een efficiënter gebruik en de bundeling van middelen voor het monitoren van erkende organisaties, bijvoorbeeld per aandachtsgebied;
- (g) de Commissie bijstaan bij de technische ontwikkeling van de in artikel 8, lid 2 ter, genoemde prestatiecriteria;
- (h) de Commissie bijstaan bij het ontwikkelen van richtsnoeren, modellen en dergelijke voor de in artikel 9 ter vermelde rapportageverplichtingen;
- (i) assisteren bij het analyseren van de prestaties van vlaggenstaten, audits van kwaliteitsbeheersystemen en IMO-audits waarbij bevindingen en follow-upmaatregelen worden vergeleken, teneinde beste praktijken vast te stellen;
- (j) de Commissie bijstaan bij het vaststellen van maatregelen die kunnen worden ontwikkeld voor de vaststelling van:
 - i) geharmoniseerde procedures voor de toepassing van uitzonderingen en gelijkwaardige maatregelen die overeenkomstig de IMO-verdragen worden uitgevoerd;
 - ii) geharmoniseerde interpretaties van aangelegenheden die in de verdragen aan het oordeel van de nationale instanties worden overgelaten;
 - iii) eenvormige interpretaties voor bepalingen die in de verdragen zijn vastgesteld.

Artikel 9 ter

Informatie en gegevens

De Commissie zet een elektronisch rapportage-instrument op voor het verzamelen van informatie en gegevens van de lidstaten met betrekking tot deze richtlijn. De lidstaten informeren de Commissie periodiek, en ten minste eenmaal per jaar, over:

- (a) de toepassing van voorschriften voor veiligheid en verontreinigingspreventie
 - i) de omvang en de leeftijd van de onder hun vlag varende vloot in termen van aantal en brutotonnage van conventionele schepen;
 - ii) het aantal vlaggenstaatsinspecteurs/-controleurs/-auditors en ander personeel dat assisteert bij de uitvoering van inspecties;

- iii) het aantal als vlaggenstaat uitgevoerde vlaggenstaatonderzoeken, -inspecties en -audits;
 - iv) het aantal in- en uitgevlagde schepen per scheepstype en per land van herkomst of land van bestemming;
 - (b) kwaliteitsbeheer en audits
 - i) geplande of bevestigde data voor IMO-audits;
 - ii) geplande of bevestigde data voor audits van het kwaliteitsbeheersysteem en de certificering van het kwaliteitsbeheersysteem
 - (c) delegatie van bevoegdheden
 - i) gemachtigde erkende organisaties, gedelegeerde taken en namens de lidstaat afgegeven certificaten.”;
- (11) Artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
 2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.”;
- (12) Het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Gedelegeerde handelingen

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 10 ter gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot wijzigingen van bijlage 1, teneinde rekening te houden met nieuwe vlaggenstaatgerelateerde bepalingen en verbintenissen die op internationaal niveau, met name in het kader van de IMO, zijn opgesteld.

Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 kunnen de wijzigingen van de IMO-verdragen en van de Code voor de toepassing van de verplichte IMO-instrumenten (III-code) van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten.”;

- (13) Het volgende artikel 10 ter wordt ingevoegd:

“Artikel 10 ter

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 10 bis bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar

met ingang van [xx] 202X. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een rapport over de bevoegdheidsdelegatie op. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen die verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10 bis bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de in dat besluit genoemde bevoegdheidsdelegatie. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
 4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
 5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
 6. Een overeenkomstig artikel 10 bis vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”.
- (14) De tekst in de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage bij Richtlijn 2009/21/EG.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten moeten uiterlijk *[PB: gelieve de datum in te voegen: een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen en bekendmaken om aan deze richtlijn te voldoen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM “AGENTSCHAPPEN”

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Mobiliteit en vervoer – Maritieme veiligheid

1.3. Het voorstel betreft:

- ☐ een nieuwe actie
- ☐ een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie³⁸
- ☒ de verlenging van een bestaande actie
- ☐ de samenvoeging van een of meer acties tot een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstellingen van de wijziging van Richtlijn 2009/21/EG zijn: 1) een gelijk speelveld behouden en marktverstoringen vermijden; 2) een hoog niveau van maritieme veiligheid waarborgen; en 3) maritieme verontreiniging als gevolg van ongevallen op zee voorkomen. Deze herziening moet dus ook bijdragen tot duurzameontwikkelingsdoelstellingen 3 (Verzekeren van een goede gezondheid en promoten van welzijn voor alle leeftijden) en 14 (Behoud en duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen).

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van de richtlijn zijn:
de vlaggenstaatrichtlijn aanpassen aan de nieuwe internationale regels;
adequate inspecties en monitoring/toezicht waarborgen;
een algemener gebruik van digitale oplossingen garanderen;
een geharmoniseerde aanpak waarborgen bij het begrip, de rapportage en de meting van de prestaties van vlaggenstaatsvloeden en vlaggenstaattaken.

³⁸

In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

Het voorstel zal naar verwachting hoge veiligheidsniveaus voor vlaggenstaatcontroles in de hele Unie harmoniseren en gedigitaliseerde oplossingen invoeren ter ondersteuning van de efficiënte monitoring van schepen, scheepsinspecties voor vlaggenstaatcontrole en het delen van relevante informatie. Waarschijnlijk zal ook de werking van de interne markt verbeteren door duidelijkheid te scheppen en dubbelzinnigheden te vermijden voor vlaggenstaatinstanties.

Het voorstel zal naar verwachting ook leiden tot een daling van het aantal doden en gewonden en van de hoeveelheid bunkerbrandstof die verloren gaat op zee.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 1 zal worden bepaald op basis van IMO-audits, die worden gemonitord via IMO GISIS, en de bezoeken van het EMSA aan de lidstaten om namens de Commissie de uitvoering van de richtlijn te controleren.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 2 zal worden bepaald aan de hand van het aantal meegedeelde rapporten van vlaggenstaatsinspecties, het gebruik van bevindingen, de follow-up van de erkende organisaties, eventuele veiligheidsaanbevelingen voor vlaggenstaatinstanties, het aantal vaartuigen dat in vlaggenregisters is opgenomen en het aantal vaartuigen dat is geschorst of geschrapt uit vlaggenregisters die worden gemonitord via het THETIS-systeem, en de rapporten van de vlaggenstaatinstanties. De doeltreffendheid zal ook worden bepaald op basis van het aantal technische medewerkers en inspecties, het aandeel inspecties van de onder de vlag van de lidstaat varende vloot en het aantal vlaggenstaatinspecteurs per schip dat in het specifieke rapportage-instrument wordt gerapporteerd.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 3 zal worden bepaald op basis van het aantal in de rapportagemodule (THETIS) ingediende e-certificaten en elektronische vlaggenstaatrapporten.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 4 zal worden bepaald op basis van de prestatiemetingsindicatoren in het prestatiemeetsysteem.

1.5. *Motivering van het voorstel/initiatief*

1.5.1. *Behoefte(n) waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Het EMSA moet technische oplossingen invoeren voor het e-certificatenregister, de rapportage van e-certificaten en elektronische rapporten van de vlaggenstaatsinspectie, evenals instrumenten voor validering, en moet nieuwe modules ontwikkelen. Het EMSA moet ook een mechanisme en model ontwikkelen voor het rapporteren van informatie en statistieken, en gemeenschappelijke capaciteitsopbouw en geharmoniseerde opleidingen (postkwalificatie) voor vlaggenstaatinspecteurs en/of -controleurs en/of -auditors invoeren, door gemeenschappelijke curricula voor vlaggenstaatsinspecteurs te ontwikkelen en vlaggenstaatinspecteurs op te leiden in nieuwe technologieën, onder meer over hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, die bijzonder relevant zijn voor het “Fit for 55”-pakket, en over automatisering.

Tegen 2025 zal 1 extra vte nodig zijn om de nieuwe module voor e-certificaten te ontwikkelen en 1 extra vte om specialistische IT-vaardigheden en maritieme kennis aan te bieden in de maritieme ondersteunende diensten.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (ex ante)

Zonder EU-optreden zou de huidige rechtsonzekerheid blijven bestaan en zouden de EU-lidstaten de internationale verplichtingen op ongecoördineerde wijze omzetten in nationale wetgeving. Daardoor zouden de bescherming van de EU-burgers, de maritieme veiligheid en het milieu uiteindelijk achteruitgaan. De opname van de internationale regels in het EU-recht voorziet ook in essentiële ondersteuning van het EMSA aan de lidstaten op het vlak van doelgerichtheid, registratie en uitwisseling van inspectieresultaten en op het vlak van opleiding voor vlaggenstaatinspecties. Reizigers en burgers in het algemeen kunnen er zeker van zijn dat in de hele Unie dezelfde veiligheidsnorm wordt toegepast en dat de resultaten van zowel vlaggenstaat- als havenstaatinspecties worden bekendgemaakt en gemonitord, zodat de maritieme veiligheid geen zwakke schakels vertoont.

Verwachte gegenereerde toegevoegde waarde van de Unie (ex post)

De richtlijn moet de doeltreffende uitvoering van internationale regels waarborgen, met name de III-code van de IMO. De wettelijke verplichtingen en de handhaving die de vlaggenstaatrichtlijn met zich meebrengt, maken meer harmonisatie, consistentie en samenhang tussen de lidstaten en hun verantwoordelijkheden mogelijk.

De richtlijn waarborgt een geharmoniseerde en coherente aanpak ten aanzien van schepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, door dwingende internationale regels op te nemen en te consolideren en door rechtszekerheid te bieden in de rechtsorde van de EU.

- 1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

De vlaggenstaatrichtlijn waarborgt de geharmoniseerde uitvoering en handhaving van internationale regels in en in het kader van de EU-wetgeving, en vereist en stimuleert samenwerking tussen de lidstaten. Uit de evaluatie van de richtlijn is echter gebleken dat het maritieme veiligheidsbeleid van de EU behoefte heeft aan een ruimere herbalancering. Dat betekent dat het EU-niveau van de “eerste verdedigingslinie” (naleving en preventief optreden van vlaggenstaten) moet worden versterkt. Het huidige beleid is gericht op de lidstaten als haven- en kuststaten, en minder als vlaggenstaten. De relevante vlaggenstaatgerelateerde delen van de verplichte III-code ontbreken.

De resultaten van de ex-postevaluatie zijn opgenomen in de effectbeoordeling bij dit initiatief (samengevat in bijlage 7).

- 1.5.4. *Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

De voorgestelde herziening is een belangrijk resultaat van de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, waarin de visie van de EU op het vervoerssysteem van de toekomst is uiteengezet. In de strategie werd aangekondigd dat de

Commissie voornemens is in 2021 een grondige herziening te starten van de bestaande wetgeving inzake vlaggenstaatverantwoordelijkheden, havenstaatcontrole en ongevalsonderzoek (in het kader van vlaggenschipinitiatief 10 – Veiliger en beter beveiligd vervoer).

De voorgestelde herziening zal voor synergieën zorgen met andere EU-wetgeving, met name Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole en Richtlijn 2009/18/EG betreffende het onderzoek van ongevallen.

Het voorstel is verenigbaar met het huidig meerjarig financieel kader, maar vereist herprogrammering binnen rubriek 1 voor de jaarlijkse bijdrage aan het EMSA (begrotingscompensatie door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01)). De gevolgen van het voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in de begroting voor het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

De budgettaire gevolgen van dit initiatief hebben betrekking op de extra middelen die nodig zijn voor de groeiende rol van het EMSA om in het kader van de voorgestelde richtlijn de verplichtingen van de vlaggenstaat te faciliteren (d.w.z. met betrekking tot e-certificaten: het ontwikkelen en onderhouden van een rapportagemodule (THETIS) voor het gebruik van elektronische certificaten door alle vlaggenstaten en erkende organisaties, van instrumenten voor validering en inspectie, en van een module voor elektronische rapporten van vlaggenstaatsinspecties; met betrekking tot rapportagestatistieken: de verdere ontwikkeling van een rapportage-instrument/gateway ter ondersteuning van de toepassingen; met betrekking tot capaciteitsopbouw: het ontwikkelen van gemeenschappelijke curricula voor vlaggenstaatsinspecteurs en het aanbieden van opleidingen over nieuwe technologieën, onder meer over hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en automatisering).

Aan de extra behoefte aan personele middelen kan niet worden voldaan door herschikking, terwijl de extra budgettaire behoeften kunnen worden ingevuld door een compensatie via bestaande programma's die in het kader van het huidig meerjarig financieel kader door DG MOVE worden beheerd.

De verhoging van de kredieten voor het EMSA zal worden gecompenseerd door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01). De gevolgen van het voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in de begroting voor het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

☐ beperkte geldigheidsduur

- ☐ Voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- ☐ Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ

☒ onbeperkte geldigheidsduur

- Uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ [n.v.t.]
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting³⁹

☐ Direct beheer door de Commissie via

- ☐ uitvoerende agentschappen

☐ Gedeeld beheer met de lidstaten

☒ Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- ☐ internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- ☐ de EIB en het Europees Investeringsfonds;
- ☒ de in de artikelen 70 en 71 bedoelde organen;
- ☐ publiekrechtelijke organen;
- ☐ privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- ☐ privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
- ☐ personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

Opmerkingen

Het beheer van de voorgestelde richtlijn zal in het algemeen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waar nodig bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

De lidstaten zullen verplicht zijn de bepalingen van de richtlijn binnen de respectieve termijn om te zetten.

³⁹

Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De Commissie zal over het geheel genomen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn.

Het EMSA brengt namens de Commissie bezoeken aan de lidstaten om de activiteiten ter plaatse te verifiëren. In de verslagen van de bezoeken zullen eventuele tekortkomingen en verbeterpunten worden vastgesteld.

De Commissie en/of het EMSA zullen als waarnemers deelnemen aan de audit van de Internationale Maritieme Organisatie, als aanvulling op de bezoeken en inspecties van het EMSA namens de Commissie. Het EMSA zal ook een horizontale analyse uitvoeren, een indicatie geven van de werking van de wetgeving, lacunes in kaart brengen en nagaan wat er kan worden gedaan om die op te vullen, en verslag uitbrengen aan de Commissie en de lidstaten, waarbij de bevindingen waarschijnlijk zullen worden besproken in workshops.

De Commissie zal ook een groep van vlaggenstaatdeskundigen oprichten om de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie te bevorderen.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

De Commissie zal over het geheel genomen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn. De Commissie zal indien nodig worden bijgestaan door het EMSA voor het verlenen van IT-diensten en het ontwikkelen van de nodige IT-instrumenten voor de rapportage over en de monitoring en verificatie van de voorgestelde richtlijn, alsook voor het organiseren van opleidingen. De lidstaten moeten de richtlijn binnen de in de richtlijn vermelde termijn in nationaal recht omzetten. Handhavingsactiviteiten zullen worden uitgevoerd als onderdeel van de bestaande controles, met name tijdens vlaggenstaatcontroles en via de prestatieregeling voor vlaggenstaten.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Hoewel de Commissie in het algemeen verantwoordelijk zal zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn, zal het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid verantwoordelijk zijn voor de prestaties en de toepassing van het internecontrolekader. Het Agentschap moet IT-instrumenten en -modules ontwikkelen en opleidingen aanbieden aan de ambtenaren van de vlaggenstaatcontrole, en de lidstaten moeten instaan voor de handhaving.

Het EMSA is het best geplaatst voor rapportage over en beoordeling van de naleving, aangezien dat technische werkzaamheden zijn waarvoor een grote deskundigheid op het gebied van gegevensbeheer vereist is, alsook een diepgaand inzicht in complexe technische kwesties in verband met elektronische certificaten en opleiding.

De lidstaten zijn het best geplaatst om, ook uit hoofde van het internationaal recht, de voorgestelde richtlijn te handhaven, met name door de vlaggenstaatcontrole op geharmoniseerde wijze te blijven uitvoeren.

DG MOVE voert de nodige controles uit in overeenstemming met de in 2017 vastgestelde toezichtstrategie voor de betrekkingen van het DG met gedecentraliseerde agentschappen en GO's. In het kader van de strategie monitort DG MOVE prestatie-indicatoren voor de uitvoering van de begroting, de auditaanbevelingen en administratieve zaken. Het Agentschap dient om de twee jaar een verslag in. De controles op het toezicht van het Agentschap en op het daarmee verband houdende financieel en begrotingsbeheer gebeuren overeenkomstig de controlestrategie van DG MOVE, die in 2022 is bijgewerkt.

De aanvullende middelen die aan het EMSA ter beschikking worden gesteld, vallen onder het systeem voor interne controle en risicobeheer van het EMSA, dat in overeenstemming is met de desbetreffende internationale normen en specifieke controles omvat om belangenconflicten te voorkomen en de bescherming van klokkenluiders te waarborgen.

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

In het kader van de voorgestelde herziening zal extra financiering worden verstrekt aan zowel het EMSA, dat IT-instrumenten en -modules zal ontwikkelen en opleidingen zal verstrekken aan de ambtenaren van de vlaggenstaatcontrole, als de Commissie.

Het EMSA is volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn begroting, terwijl DG MOVE verantwoordelijk is voor de regelmatige betaling van de door de begrotingsautoriteit vastgestelde bijdragen. Het verwachte foutenrisico bij betaling en afsluiting is vergelijkbaar met dat van de aan het Agentschap verstrekte begrotingssubsidies.

De extra taken die uit de voorgestelde richtlijn voortvloeien, zullen waarschijnlijk geen specifieke aanvullende controles tot gevolg hebben. Daarom zullen de controlekosten voor DG MOVE (gemeten aan de hand van de waarde van de beheerde middelen) waarschijnlijk stabiel blijven.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De voorgestelde herziening bevat verschillende bepalingen die specifiek gericht zijn op het voorkomen van fraude en onregelmatigheden. De lidstaten moeten beschikken over een kwaliteitsbeheersysteem om te certificeren dat hun organisatie, beleid, processen, middelen en documentatie geschikt zijn om zich van hun verantwoordelijkheden te kwijten. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens periodiek worden gecontroleerd. De lidstaten zullen de resultaten van de door de IMO en een geaccrediteerde instantie uitgevoerde audits moeten bekendmaken aan de Commissie en/of het EMSA, zodat de nationale vlaggenstaatautoriteiten hun certificering kunnen behouden.

Het EMSA past de fraudebestrijdingsbeginselen van gedecentraliseerde EU-agentschappen toe, conform de benadering van de Commissie. In maart 2021 heeft het Agentschap een geactualiseerde fraudebestrijdingsstrategie vastgesteld, gebaseerd op de door OLAF gepresenteerde methodologie en richtsnoeren voor een fraudebestrijdingsstrategie en op de fraudebestrijdingsstrategie van DG MOVE. De strategie biedt een kader voor de preventie en de opsporing van fraude en voor de voorwaarden voor fraudeonderzoeken op het niveau van het Agentschap. Het EMSA adapteert en verbetert zijn beleid en acties voortdurend om het hoogste niveau van integriteit te promoten onder het EMSA-personeel, een doeltreffende preventie en opsporing van frauderisico's te ondersteunen en passende procedures vast te stellen voor het melden en behandelen van potentiële fraudegevallen en de gevolgen daarvan. Voorts heeft het EMSA in 2015 zijn beleid inzake belangenconflicten voor de raad van beheer vastgesteld.

Het EMSA werkt samen met de diensten van de Commissie op gebieden met betrekking tot het voorkomen van fraude en onregelmatigheden. De Commissie zorgt ervoor dat die samenwerking wordt voortgezet en versterkt.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgaven	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁴⁰	Van EVA-landen ⁴¹	Van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ⁴²	Uit andere derde landen	Andere bestemmingsontvangsten

⁴⁰ GK = gesplitste kredieten / NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁴¹ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁴² Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

1	02 10 02	NGK	JA	NEE	NEE	NEE
---	----------	-----	----	-----	-----	-----

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	Van EVA- landen	Van kandidaat- lidstaten en aspirant- kandidaten	Van andere derde landen	Andere bestemmingsontvan- gsten
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	1	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	----------	---

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)			Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028- 2034	TOTAAL
Titel 1:	Vastleggingen	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Betalingen	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Titel 2:	Vastleggingen	(1a)					
	Betalingen	(2a)					
Titel 3:	Vastleggingen	(3a)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Betalingen	(3b)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
TOTAAL kredieten voor EMSA	Vastleggingen	=1+1a +3a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Betalingen	=2+2a +3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”						
---	----------	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		TOTAAL
DG: <.....>								
• Personele middelen								
• Andere administratieve uitgaven								
TOTAAL DG <.....>	Kredieten							

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Betalingen	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

3.2.2. Geraamde gevolgen voor de EMSA-kredieten

- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Bedragen in miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N		Jaar N+1		Jaar N+2		Jaar N+3		Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)						TOTAAL	
	OUTPUTS																	
	Soort 43	Gem. kosten	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁴⁴																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																		
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																		

⁴³ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).
⁴⁴ Zoals beschreven in punt 1.4.2. “Specifieke doelstelling(en)…”

TOTALE KOSTEN																
----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

In voorkomend geval weerspiegelen de bedragen de som van de bijdrage van de Unie aan het agentschap en andere ontvangsten van het agentschap (vergoedingen en heffingen).

3.2.3. Geraamde gevolgen voor de personele middelen van het EMSA

3.2.3.1. Samenvatting

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen). In voorkomend geval weerspiegelen de bedragen de som van de bijdrage van de Unie aan het agentschap en andere ontvangsten van het agentschap (vergoedingen en heffingen).

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
--	-----------	-----------	-----------	----------------	--------

Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten					
Gedetacheerde nationale deskundigen					

TOTAAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Personeelsvereisten (vte):

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
--	-----------	-----------	-----------	----------------	--------

Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	2	2	2	2	2
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten					
Gedetacheerde nationale deskundigen					

TOTAAL	2	2	2	2	2
--------	---	---	---	---	---

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Het EMSA zal met de voorbereiding van de aanwerving beginnen zodra het voorstel is aangenomen. De kosten worden geraamd op basis van de veronderstelling dat de 2 vte's op 1 juli 2025 worden aangeworven. Voor het eerste jaar is dus slechts 50 % van de HR-kosten nodig.

3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften voor het verantwoordelijke DG

- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in een geheel getal (of met hoogstens één decimaal)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 en 20 01 02 02 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
10 01 05 01 (eigen onderzoek)							
• Extern personeel (in voltijdequivalenten: vte)⁴⁵							
20 02 01 (AC, END, SNE van de “totale financiële middelen”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
Begrotingsonderde(e)l(en) (vermeld welke) ⁴⁶	- zetel ⁴⁷						
	- delegaties						
01 01 01 02 (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							

⁴⁵ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL= Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT= Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

⁴⁶ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

⁴⁷ Voornamelijk voor de fondsen voor het cohesiebeleid van de EU, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling (Elfpo) en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur (EFMZVA).

TOTAAL							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

De beschrijving van de kostenberekening per voltijdequivalent moet in het derde onderdeel van bijlage V worden opgenomen.

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

- ☒ Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidig meerjarig financieel kader.
- ☒ Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarig financieel kader.

De aan het EMSA toegewezen taken vereisen een herprogrammering van het begrotingsonderdeel voor de jaarlijkse bijdrage aan het Agentschap (02 10 02) in het kader van het huidig meerjarig financieel kader. De verhoging van de kredieten voor het EMSA zal worden gecompenseerd door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01) in het huidige meerjarig financieel kader. Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

- ☐ Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarig financieel kader.⁴⁸

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden.
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁴⁸ Zie de artikelen 12 en 13 van Verordening (EU, Euratom) 2093/2020 van de Raad van 17 december 2020 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2021-2027.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- ☒ Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- ☐ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - ☐ voor de eigen middelen
 - ☐ voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven ☐

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁴⁹						
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Artikel								

Vermeld voor de diverse toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

--

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

--

⁴⁹ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.