



Bruxelles, den 28. november 2023
(OR. en)

15950/23

Interinstitutionel sag:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	13015/23
Komm. dok. nr.:	10115/23
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 1. juni 2023 ovennævnte forslag for Europa-Parlamentet og Rådet.
2. Forslaget vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF¹.

¹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

3. Direktiv 2009/18/EF indeholder bestemmelser om et system med sikkerhedsundersøgelser for at tage ved lære af ulykker til søs og forhindre, at de gentager sig. Ulykker til søs, der falder ind under direktivets anvendelsesområde, undersøges for at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.
4. Revisionen af direktivet har følgende specifikke mål:
 - at forbedre beskyttelsen af fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet. Mindre fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter er ikke omfattet af direktivets nuværende anvendelsesområde, hvilket betyder, at ulykker med dødsfald og tab af fartøjer ikke undersøges på en systematisk og harmoniseret måde
 - at præcisere definitionerne og lovteksten, således at medlemsstaternes undersøgelsesinstanser undersøger alle ulykker, der skal undersøges rettidigt og på en harmoniseret måde
 - at øge undersøgelsesinstansernes kapacitet til at gennemføre (og rapportere om) ulykkesundersøgelser på en rettidig, specialiseret og uafhængig måde – herunder om vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og teknologier, og
 - at ajourføre en række definitioner og henvisninger til relevant EU-lovgivning og IMO-forordninger for at sikre klarhed og sammenhæng.
5. Kommissionen vedtog forslaget inden for rammerne af sit program for målrettet og effektiv regulering (Refit) og som en øjeblikkelig opfølgning på en efterfølgende evaluering¹ og kvalitetskontrol af søtransporten², der blev gennemført i 2018.
6. Forslaget er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse,³ som er baseret på en ekstern støtteundersøgelse. Konsekvensanalysen blev forelagt og gennemgået grundigt på et møde i en arbejdsgruppe, og den gav ikke anledning til større betænkeligheder for delegationerne.

¹ 9131/18 + ADD 1

² 9128/18 + ADD 1

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Forslaget var ledsaget af en konsekvensanalyse¹. Konsekvensanalysen blev forelagt og gennemgået grundigt på et arbejdsgruppemøde. De fremsatte bemærkninger vedrørte hovedsagelig omkostningerne til certificering af kvalitetsstyringssystemer for søfartssikkerhedsundersøgelsermyndigheder, og hvordan disse omkostninger blev beregnet.

II. BEHANDLING I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

8. Den 20. juli 2023 udpegede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Nederlandene) til ordfører. Caroline Nagtegaal forelagde sit udkast til betænkning den 18. september, og en afstemning i TRAN-udvalget om dette forslag er i øjeblikket berammet til den 7. december.
9. Den 20. september 2023 vedtog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin udtalelse om forslaget². Den 23. juni 2023 besluttede Det Europæiske Regionsudvalg at undlade at afgive udtalelse.

III. STATUS OVER RÅDETS ARBEJDE

10. Søtransportgruppen drøftede forslaget på flere møder, begyndende i juni 2023. Alle delegationerne gav udtryk for deres generelle støtte til målene i Kommissionens forslag med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.
11. På mødet den 22. november bekræftede De Faste Repræsentanternes Komité sin støtte til det seneste kompromis og henstillede, at Rådet når frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 4. december 2023.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23

12. For at gøre det muligt for undersøgelsesinstanser at gennemføre (og rapportere om) ulykkesundersøgelser på samme måde i hele Unionen var arbejdet rettet mod at gøre de eksisterende regler klarere og mere i overensstemmelse med relevante internationale regler. Der er indført flere ændringer af Kommissionens forslag med det hovedformål at styrke bestemmelserne om undersøgelsesinstansernes uafhængighed og fortroligheden af resultaterne heraf samt at mindske unødvendige administrative byrder. Der er tre væsentlige indholdsmæssige ændringer, der skal bemærkes.
13. For det første blev ordlyden af artikel 1, stk. 2, ændret for at præcisere, at formålet med undersøgelsesinstansernes undersøgelser ikke er at placere ansvar eller skyld. Alle medlemsstater har allerede retlige rammer til dette formål. I stedet bør undersøgelsesinstansernes arbejde fokusere på en tilbundsgående rapportering af årsagerne til en ulykke eller hændelse til søs uden unødigt pres udefra for at tage ved lære af ulykker til søs og forhindre, at de gentager sig. Desuden blev bestemmelserne om fortrolighed af oplysninger indsamlet af undersøgelsesinstanser under undersøgelser styrket (artikel 9), for blandt andet at undgå pres udefra og lette adgangen til data, der kan være relevante for at identificere årsagerne til hændelser til søs. Samtidig blev artikel 17a revideret med henblik på en bedre ramme for Kommissionens og EMSA's inddragelse i uddannelse og driftsmæssig støtte til undersøgelsesinstanser i forbindelse med gennemførelsen af deres undersøgelser. En sådan støtte bør kun ydes efter anmodning fra undersøgelsesmyndighederne, og kun hvis der ikke opstår interessekonflikter.
14. For det andet blev artikel 8, stk. 7, ændret for at tage højde for de forskellige behov og organisatoriske strukturer på nationalt plan og samtidig undgå unødvendige administrative byrder, således at hver medlemsstat kan beslutte, om den vil indføre et kvalitetsstyringssystem til den nationale søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed. Med det samme mål om at mindske den administrative byrde giver teksten nu undersøgelsesinstanser mulighed for at udarbejde "forenklede rapporter", hvilket reducerer arbejdsbyrden i situationer, hvor der ikke er nogen merværdi ved at udarbejde en fuldstændig rapport.

15. For det tredje blev artikel 20 omformuleret for at give Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at tilpasse bilagene til udviklingen i international søret i forbindelse med undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren og for at lette indsamling, deling og rapportering af viden.
16. Endelig vil den af Kommissionen foreslåede gennemførelsesfrist (et år efter ændringsdirektivets ikrafttræden) blive forlænget til 4 år.
17. På dette stadium af proceduren opretholder Kommissionen et proceduremæssigt forbehold med hensyn til alle ændringer af sit forslag.

IV. **KONKLUSIONER**

18. I lyset af ovenstående opfordres Rådet til at nå frem til en *generel indstilling* til forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren på grundlag af kompromiset i bilaget til denne rapport.
-

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af
ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) Nr.
1286/2011**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

⁷ EUT C af , s. .

⁸ EUT C af , s. .

- (1) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF⁹ fastsættes de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og en ordning for sikkerhedsundersøgelser. Ulykker til søs, der er omfattet af nævnte direktiv, undersøges af uafhængige undersøgelsesinstanser, der er etableret i medlemsstaterne, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs, beskytte havmiljøet for at tage ved lære af fortiden med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser.
- (2) Siden direktiv 2009/18/EF trådte i kraft, er der sket ændringer i de internationale lovgivningsmæssige rammer og en udvikling i teknologien. Disse ændringer og denne udvikling samt erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2009/18/EF bør tages i betragtning.
- (3) Direktiv 2009/18/EF henviser til en række retsakter, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og som er blevet ophævet, ændret eller revideret siden dets ikrafttræden. For eksempel henviser direktivet til "IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs" (IMO-resolution A.849(20) af 27. november 1997), som er ophævet ved "koden vedrørende internationale standarder og anbefalet praksis i forbindelse med en sikkerhedsundersøgelse af ulykker og hændelser til søs" (koden vedrørende undersøgelse af ulykker) (resolution MSC. 255(84) af 16. maj 2008) med resolution A.1075(28) "retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker" MSC.255(84).
- (4) Med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker indføres nye definitioner, f.eks. definitionen af "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed", mens andre begreber udgår, f.eks. "alvorlig ulykke". Disse ændringer bør indarbejdes i direktiv 2009/18/EF.
- (5) Direktiv 2009/18/EF henviser også til IMO's cirkulære MSC-MEPC.Circ.3 af 2008, som blev afløst af cirkulære MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 "Reports on Marine Casualties and Incidents Revised Harmonized Reporting Procedures" af 18. november 2014.

⁹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

- (6) IMO's retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker (A.1075(28)), der blev vedtaget den 4. december 2013, giver praktisk rådgivning om systematisk undersøgelse af ulykker og hændelser til søs og gør det muligt at udvikle effektive analyser og forebyggende foranstaltninger. Disse retningslinjer bør indarbejdes i direktiv 2009/18/EF.
- (7) Fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter er i øjeblikket ikke omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/18/EF, og derfor er gennemførelsen af undersøgelser af ulykker til søs, der involverer sådanne fiskerfartøjer, hverken systematiske eller harmoniserede. Sådanne fartøjer er mere tilbøjelige til at kæntre, og det er relativt almindeligt, at besætningsmedlemmer falder over bord. Der er derfor behov for at beskytte disse fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet ved at indføre en foreløbig vurdering af meget alvorlige ulykker til søs, der involverer fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter, for at afgøre, om myndighederne bør indlede en sikkerhedsundersøgelse, under hensyntagen til bl.a. foreliggende bevismateriale og potentialet for, at resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen kan føre til forebyggelse af fremtidige ulykker og hændelser.
- (7a) Dette direktiv bør ikke forhindre medlemsstaterne i at fastsætte nationale regler om undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, som involverer et skib, der befordrer 12 passagerer eller færre eller anvendes i andet erhvervsmæssigt øjemed.
- (8) Nogle af definitionerne i direktiv 2009/18/EF er ikke klare. Der bør angives en definition af et fiskerfartøjs længde, navnlig når der skelnes mellem den tilgang, der benyttes, og de forpligtelser, der påhviler søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne på grundlag af fiskerfartøjets længde.
- (9) IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker henviser til en hændelse eller en række hændelser, der er indtruffet "direkte i forbindelse med et skibs drift". Dette begreb er genstand for betydelige forskelle og bør præciseres. Denne forskel påvirker de foranstaltninger, der træffes af ulykkesundersøgelsesmyndighederne, navnlig for så vidt angår ulykker i havne, mulighederne for fælles undersøgelser og indsamling af ulykkes- og undersøgelsesdata.

- (10) IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker anfører, at der skal foretages en søfartssikkerhedsundersøgelse, når der sker en meget alvorlig ulykke til søs. Der findes imidlertid ingen vejledning om, hvornår et dødsfald skal indtræffe efter ulykken, for at dødsfaldet udgør en meget alvorlig ulykke til søs, der kræver undersøgelse. Direktiv 2009/18/EF bør derfor fastlægge retningslinjer i overensstemmelse hermed.
- (11) Der er stor forskel på det personale, der er til rådighed, og på de operationelle ressourcer hos medlemsstaternes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, hvilket resulterer i ineffektiv og inkonsekvent rapportering og undersøgelse af ulykker til søs. Kommissionen bør derfor med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) yde højt specialiseret analytisk støtte til individuelle undersøgelser (bløde færdigheder) samt analytiske værktøjer og udstyr (hardware).
- (12) I lyset af det anførte bør EMSA tilrettelægge kurser i specifikke teknikker og i nye udviklingstendenser og teknologier, der kan være relevante for undersøgelser af ulykker i fremtiden. Sådanne kurser bør bl.a. fokusere på vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, som er særligt relevante i lyset af "Fit for 55"-pakken, og automatisering samt på den generelle forordning om databeskyttelse (GDPR).
- (12a) Uafhængigheden af søfartssikkerhedsundersøgelserne skal sikres under alle omstændigheder, og alle der er involverede i disse undersøgelser, herunder virksomheder, institutioner og agenturer, der enten kan være offentlige eller private, bør være fri for enhver interessekonflikt.

- (14) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i dette direktiv for så vidt angår listen over de IMO-tekster, der er omfatter af anvendelsesområdet, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (14a) For at tilpasse bilagene til udviklingen i international søret vedrørende undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og for at lette indsamling, udveksling og indberetning af viden, bør beføjelsen til at vedtage retsakter, jf. artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, delegeres til Kommissionen for så vidt angår artikel 14, stk. 4, og artikel 17, stk. 5, i dette direktiv. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning*. Navnlig det permanente samarbejde, der er fastsat i dette direktiv, bør involveres i disse høringer. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (15) I betragtning af den fulde cyklus, hvor EMSA aflægger besøg i medlemsstaterne for at overvåge gennemførelsen af dette direktiv, bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af dette direktiv senest [*ti år efter dets ikrafttrædelsesdato, jf. artikel 23*] og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for evalueringen.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

(16) Målene for dette direktiv, nemlig at fastsætte regler for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren for at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(17) Direktiv 2009/18/EF bør derfor ændres –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2009/18/EF

I direktiv 2009/18/EF foretages følgende ændringer:

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

"2. Undersøgelser i henhold til dette direktiv har ikke til formål at placere ansvar eller skyld, så skyld eller ansvar må ikke udledes af undersøgelsesresultaterne. Medlemsstaterne sikrer, at søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne (i det følgende benævnt "undersøgelsesmyndighederne") ikke forhindres eller begrænses i at foretage en tilbundsgående rapportering af årsagerne til en ulykke eller hændelse til søs."

2) I artikel 2, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) *(udgår)*

b) Litra d) udgår.

3) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. "IMO-kode vedrørende undersøgelse af ulykker": koden vedrørende internationale standarder og anbefalet praksis i forbindelse med en sikkerhedsundersøgelse af ulykker og hændelser til søs i bilaget til resolution MSC.255(84) i dens ajourførte udgave.
2. "IMO's retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker": retningslinjerne som vedtaget af IMO's forsamling ved resolution A.1075(28) den 4. december 2013 i dens ajourførte udgave.
3. Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker:
 - a) "ulykke til søs"
 - b) "meget alvorlig ulykke til søs"
 - c) "hændelse til søs"
 - d) "søfartssikkerhedsundersøgelse"
 - e) "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed"
 - f) "søfartssikkerhedsundersøgelsesstat"
 - g) "stat med en væsentlig interesse i sagen"
 - h) "alvorlig kvæstelse"

4. "IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibssulykke": retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91) som vedtaget af IMO's juridiske komité den 27. april 2006, som godkendt af ILO's styrelsesråd på dets 296. møde den 12.-16. juni 2006.
5. Udtrykkene "ro-ro-passagerskib" og "højhastighedspassagerfartøj" skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv (EU) 2017/2110¹¹.
6. "Voyage data recorder" (i det følgende benævnt "VDR") og "simplified voyage data recorder" (i det følgende benævnt "S-VDR") skal forstås i overensstemmelse med definitionen i resolution MSC.333(90) og MSC.163(78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen i deres ajourførte udgaver, som suppleret af de relevante IMO-ydeevnestandarder afhængigt af installationsdatoen om bord, med forbehold af EU-lovgivning.
7. Ved "sikkerhedsanbefaling" forstås et forslag, herunder til registrerings- og kontrolformål, der er fremsat af:
- a) undersøgelsesmyndigheden i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller hvor det er relevant
 - b) Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse og resultaterne af opklaringsarbejdet.
8. "længden på et fiskerfartøj" skal forstås i overensstemmelse med definitionen i artikel 2 i forordning (EU) 2017/1130¹².

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1130 af 14. juni 2017 om definition af fiskerfartøjers karakteristika (EUT L 169 af 30.6.2017, s. 1).

9. "dødbringende kvæstelse": en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved en ulykke, og som medfører døden inden for 15 dage efter datoen for ulykken, hvis de relaterede oplysninger er tilgængelige."

4) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, litra a), affattes således:

"a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og undersøgelsesmyndighederne er i stand til at rapportere om resultaterne af en søfartssikkerhedsundersøgelse uden instruks eller indblanding fra personer, organisationer eller parter, som kan blive berørt af resultatet heraf."

b) Stk. 2, litra b), affattes således:

"b) koordination af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesmyndigheder udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål."

5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Undersøgelsesforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesmyndighed gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter en meget alvorlig ulykke til søs,

- a) som involverer et skib, der sejler under dens flag, uanset hvor ulykken har fundet sted
- b) som finder sted i medlemsstatens ydre eller indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, uanset hvilket flag det skib eller de skibe, der er involveret i ulykken, sejler under, eller

c) som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, og hvilket flag det eller de involverede skibe sejler under.

2. Hvis der er tale om et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, foretager undersøgelsesmyndigheden en foreløbig vurdering af den meget alvorlige ulykke til søs for at afgøre, om der skal gennemføres en sikkerhedsundersøgelse.

I tilfælde hvor undersøgelsesmyndigheden træffer afgørelse om ikke at foretage en sikkerhedsundersøgelse af en meget alvorlig ulykke til søs, der involverer et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, skal begrundelsen for denne afgørelse registreres og meddeles i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3.

3. I de afgørelser, der er omhandlet i stk. 2, tager undersøgelsesmyndigheden hensyn til den foreliggende dokumentation og til, at resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen kan føre til forebyggelse af fremtidige ulykker og hændelser. I tilfælde af enhver anden ulykke eller hændelse til søs træffer undersøgelsesmyndigheden afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse eller ej.

4. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser fastlægges af undersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat med hovedansvaret for undersøgelsen i samarbejde med de tilsvarende myndigheder i de andre stater med en væsentlig interesse i sagen, på den måde, undersøgelsesmyndigheden finder bedst egnet til at opfylde direktivets mål og med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser.

5. Undersøgelsesmyndigheden skal, når den gennemfører sikkerhedsundersøgelser, følge IMO's retningslinjer for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden for undersøgelse af ulykker. Undersøgelsesmedarbejdere kan fravige disse retningslinjer, når det er begrundet ud fra et professionelt skøn for at nå undersøgelsens mål. Kommissionen kan vedtage henstillinger vedrørende gennemførelsen af disse retningslinjer, under hensyntagen til eventuelle relevante erfaringer fra sikkerhedsundersøgelser, og efter høring af de undersøgende myndigheder i forbindelse med det permanente samarbejde defineret i artikel 10.

6. Når det afgøres, om en ulykke eller hændelse til søs, der finder sted, når fartøjet er for tøjet eller i havn, og som involverer landarbejdere eller havnearbejdere, indtraf "direkte i forbindelse med et skibs drift" og derfor er genstand for en sikkerhedsundersøgelse, skal medlemsstaterne, i overensstemmelse med national lovgivning, tage særligt hensyn til, i hvilket omfang skibets konstruktion, udstyr, procedurer, besætning og skibsadministration har betydning for og er relevante for den aktivitet, der udføres.

7. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes uden ophold og under alle omstændigheder senest to måneder efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

8. Hvis det i forbindelse med en søfartssikkerhedsundersøgelse bliver kendt, at der er begået en overtrædelse som omhandlet i artikel 3, 3a, 3b eller 3c i konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden fra 1988 i dens ajourførte udgave, underretter undersøgelsesmyndigheden, under hensyntagen til national ret, straks medlemsstatens eller medlemsstaternes maritime sikkerhedsmyndigheder og eventuelle berørte tredjelande herom."

6) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Underretningsforpligtelse

Medlemsstaterne fastsætter i deres retssystemer, at deres undersøgelsesmyndighed ude ophold skal underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter eller begge om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af dette direktiv."

7) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, tredje afsnit, affattes således:

"Gennemførelse af sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs iværksættes kun i særlige situationer. I sådanne situationer underretter medlemsstaterne Kommissionen om grundene til gennemførelsen af sådanne sideløbende undersøgelser. Medlemsstater, der gennemfører sideløbende undersøgelser, samarbejder med hinanden. De berørte undersøgelsesmyndigheder skal navnlig udveksle relevante oplysninger, som fremkommer ved deres undersøgelser med henblik på så vidt muligt at nå frem til konklusioner, som de er enige om."

b) Som stk. 1a indsættes:

"1a. Under gennemførelsen af søfartssikkerhedsundersøgelsen skal medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen i det omfang, det er praktisk muligt, bistå den eller de medlemsstater, der undersøger sikkerheden til søs, med adgang til relevante oplysninger med henblik på søfartssikkerhedsundersøgelsen. Den eller de undersøgelsesmedarbejdere, der foretager en søfartssikkerhedsundersøgelse, kan også gives adgang til oplysninger fra statslige inspektører, kystvagter, operatører af skibstrafiktjenester, lodser og andet søfartspersonale fra staten med en væsentlig interesseret i sagen, i overensstemmelse med national ret."

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Er et ro-ro-passagerskib eller et højhastighedspassagerfartøj involveret i en ulykke eller hændelse til søs, indledes undersøgelsesproceduren af den medlemsstat, i hvis territorialfarvand eller indre farvand, som defineret i UNCLOS, ulykken eller hændelsen finder sted, eller, hvis ulykken eller hændelsen finder sted i andre farvande, af den medlemsstat i hvis territorialfarvand ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet sidst har befundet sig. Den pågældende medlemsstat vil fortsat have ansvaret for sikkerhedsundersøgelsen og for koordinationen mellem andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen."

8) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at søfartssikkerhedsundersøgelser gennemføres under ansvar af en upartisk, uafhængig og permanent søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed, der har de nødvendige beføjelser og tilstrækkelige midler og finansielle ressourcer, og at undersøgelserne foretages af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker til søs og hændelser til søs i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til dette direktiv.

Hverken passende udpegelse af undersøgelsesmedarbejdere med de nødvendige specialfærdigheder til midlertidigt at indgå i en søfartssikkerhedsundersøgelse eller anvendelse af konsulenter til at yde ekspertrådgivning om ethvert aspekt af en søfartssikkerhedsundersøgelse er udelukket.

For at kunne foretage en upartisk sikkerhedsundersøgelse skal søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagning være uafhængig af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med den opgave, den har fået pålagt.

Indlandsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag, og som er omfattet af dette direktiv, fastlægger et uafhængigt kontaktpunkt med henblik på et samarbejde om sikkerhedsundersøgelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c).

2. Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden sikrer, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har et praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres almindelige undersøgelsesopgaver.

Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden sikrer desuden, at der om nødvendigt er let adgang til relevant ekspertise.

3. De opgaver, der er pålagt søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, kan udvides til at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende sikkerhed til søs, især til forebyggende formål, for så vidt som disse opgaver ikke påvirker myndighedens uafhængighed eller indebærer et ansvar for regulering, administration eller standardisering.
4. Medlemsstaterne, som handler inden for rammerne af deres respektive retssystemer, sørger for, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed eller i enhver anden søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed, som de har overdraget søfartssikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, eventuelt i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, modtager alle de oplysninger, der er relevante for søfartssikkerhedsundersøgelsen, og er bemyndiget til at:
- a) få adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, vrug eller enhver konstruktion, herunder last, udstyr eller vrugrester
 - b) foretage en øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vrugdele, vrugrester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse
 - c) iværksætte undersøgelser eller analyser af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser
 - d) få uhindret adgang til, samt mulighed for at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data vedrørende et skib, herunder VDR- og S-VDR-data, registreringer fra skibstrafiktjenester, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder
 - e) få uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagninger af prøver fra ofrenes lig
 - f) anmode om og opnå uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagning af prøver på personer, der har været involveret i skibsdriften, eller andre relevante personer

- g) afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser vil kunne anses som skadelige for sikkerhedsundersøgelsen
 - h) indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flagstaten, rederne, klassifikationsselskaber eller andre relevante parter, når sådanne parter eller deres repræsentanter er etableret i medlemsstaten
 - i) indhente bistand fra de respektive staters relevante myndigheder, herunder flag- og havnestaternes inspektører, kystvagter, skibstrafiktjenester, eftersøgnings- og redningshold, lodser eller andet havne- eller søfartspersonale.
5. Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal kunne reagere omgående, når den underrettes om en ulykke, og bevilges tilstrækkelige midler til at varetage sine funktioner på uafhængig vis. Dens søfartssikkerhedsundersøgelsesmedarbejdere skal have en status, der sikrer dem den nødvendige uafhængighed.
6. Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden kan kombinere sine opgaver i henhold til dette direktiv med undersøgelser af andre hændelser end ulykker til søs, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dens uafhængighed i fare.
7. Hver medlemsstat kan udvikle, gennemføre og vedligeholde et kvalitetsstyringssystem for sin søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed."

9) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Fortrolighed

1. Med forbehold af forordning (EU) 2016/679, sikrer medlemsstaterne inden for rammerne af deres retssystemer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end søfartssikkerhedsundersøgelsen, medmindre den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat bestemmer, at der er en væsentlig samfundsinteresse forbundet med deres videregivelse, herunder tilfælde hvor det konkluderes, at fordelene ved videregivelse vejer tungere end de indenlandske og internationale konsekvenser, et sådant skridt kan afstedkomme for eventuelle fremtidige sikkerhedsundersøgelser:
- a) alle erklæringer, som søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden har modtaget fra personer i løbet af søfartssikkerhedsundersøgelsen
 - b) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i søfartssikkerhedsundersøgelsen
 - c) oplysninger, som er indsamlet af søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, og som er af særlig følsom og personlig karakter, herunder oplysninger vedrørende personernes helbredstilstand
 - d) materiale, der efterfølgende udarbejdes i løbet af søfartssikkerhedsundersøgelsen, f.eks. notater, udkast, udtalelser fra undersøgelsesmedarbejderne og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysningerne
 - e) oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af undersøgelsesmedarbejderne fra andre medlemsstater eller tredjelande i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis, såfremt deres søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed anmoder herom
 - f) udkast til midlertidige, kortfattede eller endelige rapporter

- g) al kommunikation mellem personer, som er involveret i skibsdriften
 - h) skriftlige eller elektroniske optagelser og transskriptioner af optagelser fra skibstrafiktjenester, herunder rapporter og resultater, der er udarbejdet til intern brug.
2. Optagelser fra voyage data recorder og simplified voyage data recorder fra en søfartssikkerhedsundersøgelse må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end enten søfartssikkerhedsundersøgelsen eller skibssikkerheden, undtagen når sådanne oplysninger er anonymiserede eller videregives under anvendelse af sikre procedurer.
3. Til de formål, der er nævnt i stk. 1, må kun data, der er strengt nødvendige, videregives.
4. Medlemsstaterne kan under overholdelse af EU-lovgivningen beslutte at begrænse de tilfælde, hvor der kan træffes en sådan afgørelse om frigivelse."
- 10) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
- a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne etablerer i tæt samarbejde med Kommissionen et permanent samarbejde, der gør det muligt for deres respektive søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder at samarbejde indbyrdes i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål."

b) Stk. 3 affattes således:

a) Indledningen og litra a) affattes således:

"3. Inden for rammerne af det permanente samarbejde aftaler søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne i medlemsstaterne bl.a., hvordan samarbejdet bedst kan tilrettelægges med henblik på at:

a) sætte søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder i stand til at dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vrakdele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelserne, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra VDR'er eller S-VDR'er og andre elektroniske anordninger"

b) Litra h) og i) affattes således:

"h) fremme samarbejdet med tredjelandes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv

i) tilvejebringe relevante oplysninger til de søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, der foretager sikkerhedsundersøgelsen."

10a) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3 affattes således:

"3. En medlemsstats samarbejde om en søfartssikkerhedsundersøgelse, der gennemføres af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke kravene om gennemførelse og indberetning af søfartssikkerhedsundersøgelser i henhold til dette direktiv. Hvis et tredjeland, der har en væsentlig interesse i sagen, har hovedansvaret for en søfartssikkerhedsundersøgelse, der involverer en eller flere medlemsstater, kan medlemsstaterne beslutte ikke at foretage en sideløbende søfartssikkerhedsundersøgelse, forudsat at den søfartssikkerhedsundersøgelse, som tredjelandet er hovedansvarlig for, foretages i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs. I sådanne tilfælde gælder bestemmelserne i artikel 14 ikke for medlemsstaternes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder."

10b) Artikel 13, litra a), affattes således:

"a) gemme alle oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, herunder oplysninger fra VDR'er eller S-VDR'er og andre elektroniske anordninger, for perioden før, under og efter en ulykke."

11) Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14

Ulykkesrapporter

1. Når der i henhold til dette direktiv er gennemført sikkerhedsundersøgelser, offentliggøres en ulykkesrapport, der udarbejdes i et format, der fastsættes af den kompetente søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed, og i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag I.

Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne kan beslutte at en søfartssikkerhedsundersøgelse skal udmønte sig i en kortfattet rapport, som offentliggøres hvis:

- a) sikkerhedsundersøgelsen ikke vedrører en meget alvorlig ulykke til søs eller
- b) ulykken til søs og resultaterne heraf ikke indebærer muligheden for at forebygge ulykker og hændelser i fremtiden.

2. Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne gør så vidt muligt den i stk. 1 omhandlede ulykkesrapport, herunder dens konklusioner og eventuelle anbefalinger, tilgængelig for offentligheden og navnlig søfartssektoren inden for 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. Såfremt det, i tilfælde af en meget alvorlig ulykke, ikke er muligt at fremlægge den endelige ulykkesrapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig ulykkesrapport inden for 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

3. Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige eller midlertidige rapport til Kommissionen. Søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden tager hensyn til Kommissionens eventuelle tekniske bemærkninger til den endelige rapport, som ikke berører de faktiske resultater af undersøgelsen, med henblik på at forbedre ulykkesrapportens kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at nå dette direktivs mål.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20 med henblik på at ændre eller supplere dele vedrørende de faktuelle oplysninger, redegørelse og analyse i bilag I."

12) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes sikkerhedsanbefalinger, og, hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med EU-retten og folkeretten."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Om fornødent udarbejder enten en søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse og de samlede resultater af opklaringsarbejdet."

13) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

"Såfremt søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i en medlemsstat på et hvilket som helst trin i søfartssikkerhedsundersøgelsen finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på EU-plan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den uden ophold Kommissionen om behovet for en tidlig varslings, jf. dog søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighedens ret til at foretage tidlig varslings."

14) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

a) Følgende stykke indsættes:

"2a. Medlemsstaterne underretter via EMCIP om alle ulykker og hændelser til søs i henhold til modellen i bilag II og, når der gennemføres en søfartssikkerhedsundersøgelse, indføres data fra søfartssikkerhedsundersøgelsen i overensstemmelse med ordningen for EMCIP-databasen. For fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter kræves der kun indberetning af meget alvorlige ulykker til søs. Når en meget alvorlig ulykke til søs, der involverer et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, ikke undersøges, skal begrundelsen for denne afgørelse indberettes."

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Medlemsstaternes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder underretter EMCIP om alle meget alvorlige ulykker til søs. Medlemsstaterne kan træffe beslutning om og udpege den eller de kompetente nationale myndigheder, der skal rapportere om alle andre ulykker og hændelser til søs. Når Kommissionen har kendskab til en ulykke eller hændelse til søs, informerer den de kompetente nationale myndigheder herom."

c) Følgende stykke indsættes:

"5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20 med henblik på at ændre eller supplere bilag II vedrørende de oplysninger, der skal gives deri med henblik på at tage hensyn til de ændringer IMO har foretaget af IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker eller de relaterede IMO-retningslinjer."

- 15) Følgende nye artikel indsættes:

"Artikel 17a

Støtte til uddannelse og drift

1. Efter anmodning fra medlemsstaternes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder fremmer Kommissionen kapacitetsudvikling og udveksling af viden i og mellem søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne ved at tilbyde uddannelse i ny juridisk og teknologisk udvikling, specifikke teknikker og værktøjer og teknologier vedrørende skibe, deres udstyr og drift.
2. Efter anmodning fra medlemsstaternes søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og under forudsætning af, at der ikke opstår interessekonflikter, yder Kommissionen driftsmæssig støtte til disse medlemsstater i forbindelse med gennemførelsen af deres søfartssikkerhedsundersøgelser. Denne støtte kan omfatte levering af specialiseret analyseværktøj eller -udstyr samt særlig ekspertise, som søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne ikke almindeligvis behøver, så længe deres uafhængighed sikres."

- 16) Artikel 19 affattes således:

"Artikel 19

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011."

17) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 14, stk. 4, og artikel 17, stk. 5, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [*datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
3. Den i artikel 14, stk. 4, og artikel 17, stk. 5, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 14, stk. 4, og artikel 17, stk. 5, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og til Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

- 18) Artikel 23 affattes således:

"Artikel 23

Gennemgang af gennemførelsen

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

- 19) I artikel 24 tilføjes følgende stykke:

"3. Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011 ophæves med virkning fra udgangen af dette direktivs gennemførelsesperiode som defineret i artikel 2, stk. 1, i direktiv *[indsæt henvisning til ændringsdirektiv]*."

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest 4 år efter dette direktivs ikrafttrædelse.

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

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

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
