



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 25. oktober 2024
(OR. en)**

2023/0164(COD)

PE-CONS 90/24

**TRANS 266
MAR 87
PECHE 213
OMI 50
CODEC 1409**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: 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

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/...

af ...

**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 Udvalg¹,
efter høring af Regionsudvalget,
efter den almindelige lovgivningsprocedure², og
ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

² Europa-Parlamentets holdning af 10.4.2024 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af

- (1) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF³ fastsættes de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og en ordning for sikkerhedsundersøgelser til søs ("sikkerhedsundersøgelser"). Ulykker til søs, der er omfattet af anvendelsesområdet for nævnte direktiv, undersøges af uafhængige undersøgelsesinstanser, der er etableret i medlemsstaterne, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs samt 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 reguleringsmæssige rammer og en udvikling i teknologien. Disse ændringer og denne udvikling samt erfaringerne med gennemførelsen af nævnte direktiv bør tages i betragtning.
- (3) I den forbindelse bør Unionen i overensstemmelse med sine internationale forpligtelser vedrørende beskyttelse af havmiljøet fortsat udøve lederskab i en sektor, der er reguleret på både europæisk og internationalt plan.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114).

- (4) 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. Nævnte direktiv henviser f.eks. til IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, vedtaget ved IMO-resolution A.849(20) af 27. november 1997, som blev ophævet ved koden for internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende en sikkerhedsundersøgelse af ulykker eller hændelser til søs, der blev vedtaget ved IMO-resolution MSC.255(84) af 16. maj 2008 ("IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker"), og ved retningslinjerne for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden vedrørende undersøgelse af ulykker, der blev vedtaget ved IMO-resolution A.1075(28) af 4. december 2013 ("IMO-retningslinjerne for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden vedrørende undersøgelse af ulykker").
- (5) Med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker indføres nye definitioner såsom definitionen af "søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighed", mens andre begreber såsom "alvorlig ulykke" udgår. Disse ændringer bør indarbejdes i direktiv 2009/18/EF.
- (6) Direktiv 2009/18/EF henviser også til IMO-cirkulære MSC-MEPC.Circ.3 af 18. december 2008 – Rapporter om ulykker og hændelser til søs, reviderede harmoniserede rapporteringsprocedurer, som blev afløst af IMO-cirkulære MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 af 18 november 2014.

- (7) IMO-retningslinjerne for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden vedrørende undersøgelse af ulykker giver praktisk rådgivning om systematisk undersøgelse af ulykker og hændelser til søs og gør det muligt at udvikle effektive analyser og forebyggende tiltag. Disse retningslinjer erstatter den fælles metodologi, der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011⁴. Som følge heraf bør de medtages i direktiv 2009/18/EF, og forordning (EU) nr. 1286/2011 bør ophæves.
- (8) Fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter er i øjeblikket ikke omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/18/EF. Som følge heraf er foretagelsen af sikkerhedsundersøgelser, der involverer sådanne fiskerfartøjer, hverken systematisk eller harmoniseret. Sådanne fartøjer er mere tilbøjelige til at kæntre, og det er relativt almindeligt for medlemmer af deres besætning at falde over bord. For at beskytte sådanne fiskerfartøjer, deres besætning og miljøet er det derfor nødvendigt at fastsætte bestemmelser om en foreløbig vurdering af meget alvorlige ulykker til søs, der involverer sådanne fiskerfartøjer, for at afgøre, om myndighederne skal indlede en sikkerhedsundersøgelse, under hensyntagen til bl.a. foreliggende bevismateriale og muligheden for, at resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen kan føre til forebyggelse af fremtidige ulykker og hændelser til søs. Denne foranstaltning forventes at have en væsentlig positiv indvirkning for så vidt angår antallet af reddede liv til søs og undgåede kvæstelser og vil navnlig beskytte europæiske fiskeres liv og sundhed.
- (9) Direktiv 2009/18/EF forhindrer ikke 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.

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011 af 9. december 2011 om vedtagelse af en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs udarbejdet i medfør af artikel 5, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF (EUT L 328 af 10.12.2011, s. 36).

- (10) Nogle af definitionerne i direktiv 2009/18/EF er ikke klare. Der bør indføres en definition af "et fiskerfartøjs længde", navnlig for situationer, hvor der skelnes mellem den tilgang, der benyttes, og de forpligtelser, der påhviler søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne ("sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne") på grundlag af fiskerfartøjets længde.
- (11) 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 fortolkningsforskelle og bør præciseres. Denne forskel påvirker de tiltag, der træffes af sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne, navnlig for så vidt angår ulykker i havne, mulighederne for fælles sikkerhedsundersøgelser og indsamling af ulykkes- og undersøgelsesdata.
- (12) IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker anfører, at der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse, når der sker en meget alvorlig ulykke til søs. Der findes imidlertid ingen vejledning om, inden for hvilket tidsrum efter ulykken et dødsfald skal indtræffe, for at ulykken anses for at være en meget alvorlig ulykke til søs, som kræver en sikkerhedsundersøgelse. Direktiv 2009/18/EF bør derfor give sådan vejledning.
- (13) Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne bør gøre deres bedste for at gøre ulykkesrapporter og deres anbefalinger tilgængelige for de berørte, herunder ofre og deres familier, inden de offentliggøres.
- (14) I betragtning af vigtigheden af at undersøge menneskelige faktorer i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser bør der i sikkerhedsundersøgelser tages behørigt hensyn til arbejds- og levevilkårene om bord og eventuelle konsekvenser, som de måtte have haft for den ulykke eller hændelse til søs, der undersøges.

- (15) Der er stor forskel på det personale, der er til rådighed for medlemsstaternes sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og på deres operationelle ressourcer, hvilket resulterer i ineffektiv og inkonsekvent rapportering og undersøgelse af ulykker til søs. Kommissionen bør derfor, med bistand fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed ("agenturet"), yde højt specialiseret analytisk støtte til individuelle sikkerhedsundersøgelser (bløde færdigheder) samt analytiske værktøjer og udstyr (hardware). Derudover bør samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser fortsat fremmes og støttes, navnlig i lyset af nye udfordringer for sikkerheden til søs vedrørende miljømæssige og sociale forhold, den offentlige sundhed og arbejdsmarkedsmæssige spørgsmål.
- (16) Agenturet bør derfor tilrettelægge regelmæssig uddannelse i specifikke teknikker og i nye udviklingstendenser og teknologier, der kan være relevante for sikkerhedsundersøgelser i fremtiden. Sådan uddannelse bør bl.a. fokusere på vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, som er særligt relevante i lyset af Fit for 55-pakken, på automatisering og på reglerne om generel databeskyttelse, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁵. Dette vil forbedre sundheden ombord på fartøjer og sikkerheden for de søfarende og fiskere, der arbejder på dem.
- (17) Uafhængigheden af sikkerhedsundersøgelser bør sikres i alle tilfælde, og alle, der er involverede i disse undersøgelser, herunder alle enheder, institutioner eller agenturer, uanset om de er offentlige eller private, bør være fri for enhver interessekonflikt.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

- (18) Medlemsstaterne bør samarbejde om at sikre, at sikkerhedsundersøgelserne foretages på en ensartet måde, og for at hjælpe sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne med at forbedre og styrke deres sikkerhedsundersøgelseskapaciteter.
- (19) For at tilpasse direktiv 2009/18/EF til udviklingen i international søret vedrørende sikkerhedsundersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og for at lette indsamling, deling og indberetning af viden, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændringen af bilagene til nævnte 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 lovgivning⁶. Navnlig det permanente samarbejde, der er etableret ved direktiv 2009/18/EF, 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.

⁶ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (20) I betragtning af den fulde cyklus af agenturets besøg i medlemsstaterne for at overvåge gennemførelsen af direktiv 2009/18/EF, bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 2009/18/EF senest fem år efter datoen for gennemførelsen af dette ændringsdirektiv og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.
- (21) Målene for dette direktiv, nemlig at fastsætte regler for sikkerhedsundersøgelser 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.
- (22) Direktiv 2009/18/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1
Ændringer af direktiv 2009/18/EF

Direktiv 2009/18/EF ændres således:

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

"2. Da formålet med sikkerhedsundersøgelser til søs ("sikkerhedsundersøgelser") i henhold til dette direktiv ikke er at placere ansvar eller skyld, må skyld eller ansvar ikke udledes af resultaterne af disse undersøgelser. Medlemsstaterne sikrer, at søfartssikkerhedsundersøgelsesmyndighederne ("sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne") ikke forhindres eller hindres i at foretage en tilbundsgående rapportering af årsagerne til ulykken eller hændelsen til søs."

2) Artikel 2, stk. 2, litra d), udgår.

3) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3
Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) "IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker": koden for internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende en sikkerhedsundersøgelse af ulykker eller hændelser til søs i bilaget til IMO-resolution MSC.255(84) vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen den 16. maj 2008, i dens ajourførte udgave

- 2) "IMO-retningslinjerne for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden vedrørende undersøgelse af ulykker": retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution A.1075(28) vedtaget af IMO-forsamlingen den 4. december 2013, i deres 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-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsuplykke": retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91) som vedtaget af IMO's juridiske komité den 27. april 2006 og som godkendt af ILO's styrelsesråd på dets 296. møde den 12.-16. juni 2006, i deres ajourførte udgave

- 5) "ro-ro-passagerskib": "ro-ro-passagerskib" som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110*
- 6) "højhastighedspassagerfartøj": "højhastighedspassagerfartøj" som defineret i artikel 2, nr. 2), i direktiv (EU) 2017/2110
- 7) "udstyr til registrering af rejsedata" (voyage data recorder) ("VDR"): "udstyr til registrering af rejsedata" som defineret i punkt 4.1 i bilaget til IMO-resolution MSC.333(90) vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen den 22. maj 2012, i dens ajourførte udgave, og suppleret med de relevante IMO-ydeevnestandarder, der var gældende på datoen for installationen af den pågældende VDR, og uden at dette berører EU-retten
- 8) "forenklet udstyr til registrering af rejsedata" (simplified voyage data recorder ("S-VDR")): "forenklet udstyr til registrering af rejsedata" som defineret i punkt 4.1 i bilaget til IMO-resolution MSC. 163(78) vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen den 17. maj 2004, i dens ajourførte udgave, og suppleret med de relevante IMO-ydeevnestandarder, der var gældende på datoen for installationen af den pågældende S-VDR, og uden at dette berører EU-retten
- 9) "sikkerhedsanbefaling": et forslag, herunder til registrerings- og kontrolformål, der er fremsat af:
 - a) sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i den stat, der foretager eller leder sikkerhedsundersøgelsen, og som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med denne undersøgelse, eller

- b) Kommissionen, hvor det er relevant, som handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse og resultaterne af de gennemførte sikkerhedsundersøgelser
- 10) "et fiskerfartøjs længde": "et fiskerfartøjs længde" i den i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1130** anvendte betydning
- 11) "dødbringende kvæstelse": en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved en ulykke, og som medfører døden inden for 30 dage fra datoen for ulykken, hvis de relaterede oplysninger er tilgængelige.

* 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).

** 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)."

4) Artikel 4 ændres således:

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

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

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

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

5) Artikel 5 og 6 affattes således:

"Artikel 5

Undersøgelsesforpligtelse

1. Hver medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede sikkerhedsundersøgelsesmyndighed gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter enhver 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 dens 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 dens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, og hvilket flag det skib eller de skibe, der er involveret i ulykken, sejler under.
2. Er der tale om et fiskerfartøj med en længde på under 15 meter, foretager sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden straks og senest to måneder efter den i stk. 1 omhandlede meget alvorlige ulykke til søs en foreløbig vurdering for at afgøre, om der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse. Træffer sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden afgørelse om ikke at foretage en sådan sikkerhedsundersøgelse, skal begrundelsen for denne afgørelse straks og senest to måneder efter den meget alvorlige ulykke til søs registreres og meddeles i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3.
3. Når sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden træffer afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse i overensstemmelse med stk. 2, tager den hensyn til den foreliggende dokumentation og til muligheden for, at resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen fører til forebyggelse af fremtidige ulykker og hændelser til søs.
4. Er der tale om en ulykke eller hændelse til søs, der ikke er omfattet af stk. 1, 2 eller 3, træffer sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse.

5. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger for foretagelsen af sikkerhedsundersøgelsen fastlægges af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i samarbejde med de tilsvarende myndigheder i de andre stater med en væsentlig interesse i sagen, på en måde, som sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, finder vil være bedst egnet til at opfylde dette direktivs mål og med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser til søs.
6. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal, når den gennemfører sikkerhedsundersøgelser, følge IMO-retningslinjerne for bistand til undersøgelsesmedarbejdere i forbindelse med gennemførelsen af koden vedrørende undersøgelse af ulykker. Undersøgelsesmedarbejderne kan fravige disse retningslinjer, når det efter deres professionelle skøn er begrundet som nødvendigt med henblik på at opfylde sikkerhedsundersøgelsens mål. Kommissionen kan vedtage henstillinger vedrørende gennemførelsen af disse retningslinjer, under hensyntagen til eventuelle relevante erfaringer fra sikkerhedsundersøgelser, og efter høring af sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne inden for rammerne af det permanente samarbejde, der er omhandlet i artikel 10.
7. Når det afgøres, hvorvidt en ulykke eller hændelse til søs, der finder sted, når et skib er forøjet eller i havn, og som involverer landarbejdere eller havnearbejdere, indtraf "direkte i forbindelse med et skibs drift" og derfor er genstand for en sikkerhedsundersøgelse, tager medlemsstaterne, i overensstemmelse med deres nationale ret, særligt hensyn til, i hvilket omfang skibets konstruktion, udstyr, procedurer, besætning og ledelse har betydning og er relevante for den aktivitet, der udføres.

8. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes straks efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted, og under alle omstændigheder senest to måneder derefter.
9. I overensstemmelse med national ret underretter sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, hvis det under en sikkerhedsundersøgelse bliver kendt eller der opstår mistanke om, at der er blevet begået en overtrædelse som omhandlet i artikel 3, 3 bis, 3 ter eller 3 quater i IMO-konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden af 10. marts 1988, i dens ajourførte udgave, omgående de maritime sikkerhedsmyndigheder i medlemsstaten eller medlemsstaterne og i eventuelle berørte tredjelande herom.

Artikel 6

Underretningsforpligtelse

Hver medlemsstat fastsætter indenfor rammerne af dens retssystem, at dens sikkerhedsundersøgelsesmyndighed straks skal underrettes af de ansvarlige myndigheder eller af de involverede parter eller af begge om alle ulykker og hændelser til søs, der finder sted, og som er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde."

6) Artikel 7 ændres således:

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

"Foretagelse af sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs må kun finde sted i ekstraordinære situationer. I sådanne situationer underretter medlemsstaterne Kommissionen om grundene til foretagelsen af sådanne sideløbende sikkerhedsundersøgelser. Medlemsstater, der foretager sideløbende sikkerhedsundersøgelser, samarbejder med hinanden. De berørte sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder udveksler navnlig relevante oplysninger, som er indsamlet under deres respektive sikkerhedsundersøgelser, på en rettidig måde, navnlig med henblik på så vidt muligt at nå frem til fælles konklusioner."

b) Følgende stykke indsættes:

"1a. Under foretagelsen af sikkerhedsundersøgelsen bistår medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen i det omfang, det er praktisk muligt, den medlemsstat eller de medlemsstater, der undersøger søfartssikkerheden, med adgang til oplysninger, der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen. Den undersøgelsesmedarbejder eller de undersøgelsesmedarbejdere, der gennemfører en sikkerhedsundersøgelse, skal, hvis det findes nødvendigt, også gives adgang til oplysninger fra statslige inspektører, kystvagter, operatører af skibstrafiktjenester, lodser og andet søfartspersonale fra staten med en væsentlig interesse i sagen, i overensstemmelse med dens nationale ret."

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Når et ro-ro-passagerskib eller et højhastighedspassagerfartøj er involveret i en ulykke eller hændelse til søs, indledes sikkerhedsundersøgelserproceduren af den medlemsstat, i hvis ydre eller indre territorialfarvand, som defineret i UNCLOS, ulykken eller hændelsen til søs finder sted. Hvis ulykken eller hændelsen til søs finder sted i andet farvand, indledes sikkerhedsundersøgelserproceduren af den sidste medlemsstat, som det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj befandt sig i. Den medlemsstat, der indledte sikkerhedsundersøgelserproceduren, har fortsat ansvaret for sikkerhedsundersøgelsen og for koordineringen med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvilken af disse medlemsstater, der skal have hovedansvaret for undersøgelsen."

7) Artikel 8 og artikel 9 affattes således:

"Artikel 8

Sikkerhedsundersøgelsermyndighed

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

Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder er ikke udelukket fra midlertidigt at udpege passende undersøgelsesmedarbejdere med de nødvendige specialistfærdigheder til at deltage i en sikkerhedsundersøgelse eller fra at anvende konsulenter til at yde dem ekspertrådgivning angående ethvert aspekt af en sikkerhedsundersøgelse.

For at kunne foretage en upartisk sikkerhedsundersøgelse skal sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden 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.

Indlandsmedlemsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, udpeger et uafhængigt organ, der skal fungere som kontaktpunkt for samarbejde om sikkerhedsundersøgelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c).

2. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden sikrer, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har et praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres almindelige undersøgelsesopgaver. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden sikrer derudover, at der i nødvendigt omfang er direkte adgang til relevant ekspertise.
3. De aktiviteter, det er pålagt sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden at udføre, kan udvides til at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende sikkerhed til søs, især til forebyggende formål, for så vidt som disse aktiviteter ikke påvirker myndighedens uafhængighed eller indebærer et ansvar for regulering, administration eller standardisering.

4. Medlemsstaterne, som handler inden for rammerne af deres respektive retssystemer, sikrer, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen sikkerhedsundersøgelsesmyndighed eller i enhver anden sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, som de har overdraget sikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, hvor det er hensigtsmæssigt i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, modtager alle oplysninger og teknologiske midler, der er relevante for foretagelsen af sikkerhedsundersøgelsen, og derfor er bemyndiget til at:
- a) få adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, ethvert vrage eller enhver konstruktion, herunder last, udstyr eller vragrester
 - b) foretage den øjeblikkelige indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vragdele, vragrester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse
 - c) iværksætte undersøgelsen eller analysen af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af en sådan undersøgelse eller analyse
 - d) få uhindret adgang til og have mulighed for at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data, herunder VDR- eller S-VDR-data, vedrørende et skib, 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 ofres lig eller til analyser af udtagninger af prøver fra ofres lig

- f) anmode om og opnå uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af, eller analyser af udtagning af prøver fra, personer, der har været involveret i skibsdriften, eller andre relevante personer
 - g) afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser vil kunne anses for at være skadelige for sikkerhedsundersøgelsen
 - h) indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flagstaten, rederne, klassifikationsselskaber eller andre relevante parter, når disse 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. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal kunne reagere omgående, når som helst når den underrettes om en ulykke, og bevilges tilstrækkelige midler til at varetage sine funktioner på uafhængig vis. Dens undersøgelsesmedarbejdere skal have en status, der sikrer dem den nødvendige uafhængighed.
6. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden kan kombinere sine opgaver i henhold til dette direktiv med undersøgelser af andre hændelser end ulykker eller hændelser til søs, såfremt sådanne sikkerhedsundersøgelser ikke bringer dens uafhængighed i fare.

7. Hver medlemsstat kan udvikle, gennemføre og opretholde et kvalitetsstyringssystem for sin sikkerhedsundersøgelsesmyndighed.
8. Det permanente samarbejde, der er omhandlet i artikel 10, støtter sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne og forbedrer deres sikkerhedsundersøgelseskapacitet ved at udarbejde retningslinjer og anbefalinger for at sikre, at sikkerhedsundersøgelser foretages på en ensartet måde, og udvikler og gennemfører i den forbindelse et peer review-program.

Artikel 9

Fortrolighed

1. Uden at det berører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679*, sikrer en medlemsstat inden for rammerne af sit retssystem, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, medmindre denne medlemsstats kompetente myndighed konkluderer, at der er en tvingende samfundsinteresse forbundet med deres videregivelse, herunder hvor denne kompetente myndighed konkluderer, at fordelene ved videregivelse vejer tungere end de negative indenlandske og internationale konsekvenser, en sådan videregivelse kunne afstedkomme for denne eller en eventuel fremtidig sikkerhedsundersøgelse:
 - a) alle erklæringer, som sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden har modtaget fra personer under sikkerhedsundersøgelsen
 - b) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen

- c) oplysninger, som er indsamlet af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, og som er af særlig følsom og personlig karakter, herunder oplysninger vedrørende personers helbredstilstand
 - d) materiale, der efterfølgende udarbejdes under sikkerhedsundersøgelsen, såsom notater, udkast og udtalelser fra undersøgelsesmedarbejdere og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysninger
 - e) oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af undersøgelsesmedarbejdere fra andre medlemsstater eller tredjelande i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis, såfremt deres sikkerhedsundersøgelsesmyndighed anmoder herom
 - f) udkast til midlertidige, kortfattede eller endelige rapporter
 - g) al kommunikation mellem personer, som var 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. Registreringer fra VDR og S-VDR fra en sikkerhedsundersøgelse må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen eller skibssikkerhed, medmindre sådanne registreringer er anonymiserede eller videregives under anvendelse af sikre procedurer.
3. Til de formål, der er omhandlet i stk. 1, må kun data, der er strengt nødvendige, videregives.

4. Medlemsstaterne kan under overholdelse af EU-retten beslutte at begrænse de tilfælde, hvor videregivelse som omhandlet i stk. 3 kan finde sted.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1)."

8) Artikel 10 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

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

b) Stk. 3 ændres således:

i) Indledningen og litra a) affattes således:

"3. Inden for rammerne af det permanente samarbejde aftaler sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne navnlig, hvordan samarbejdet bedst kan tilrettelægges med henblik på at:

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

ii) Litra h) og i) affattes således:

- "h) fremme samarbejdet med tredjelandes sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv
- i) tilvejebringe relevante oplysninger til sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, der foretager sikkerhedsundersøgelser."

9) Artikel 12, stk. 3, affattes således:

"3. En medlemsstats samarbejde i forbindelse med en sikkerhedsundersøgelse, der foretages af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke dens opfyldelse af kravene til foretagelse og indberetning af sikkerhedsundersøgelser i henhold til dette direktiv. Hvis et tredjeland, der har en væsentlig interesse i sagen, har hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse, der involverer en eller flere medlemsstater, kan disse medlemsstater beslutte ikke at foretage en sideløbende sikkerhedsundersøgelse, forudsat at den sikkerhedsundersøgelse, som tredjelandet har hovedansvaret for, foretages i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker. I sådanne tilfælde finder artikel 14 ikke anvendelse på sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne."

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

"a) gemme alle oplysninger fra kort, logbøger og elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, herunder oplysninger fra VDR eller S-VDR 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 sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, og er i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag I.

En sikkerhedsundersøgelsesmyndighed kan beslutte kun at offentliggøre en kortfattet rapport om en sikkerhedsundersøgelse, hvis:

- a) sikkerhedsundersøgelsen ikke vedrører en meget alvorlig ulykke til søs, eller
 - b) resultaterne af sikkerhedsundersøgelsen vedrørende en ulykke eller hændelse til søs ikke indebærer muligheden for at føre til forebyggelse af fremtidige ulykker eller hændelser til søs.
2. En sikkerhedsundersøgelsesmyndighed gør deres yderste for, at den i stk. 1 omhandlede ulykkesrapport, herunder dens konklusioner og eventuelle anbefalinger, gøres tilgængelig for offentligheden og navnlig søfartssektoren inden for 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen til søs fandt sted. Såfremt det, i tilfælde af en meget alvorlig ulykke til søs, 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 til søs fandt sted.

3. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige eller midlertidige rapport til Kommissionen. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden tager hensyn til Kommissionens eventuelle tekniske bemærkninger til den endelige rapport, forudsat at disse bemærkninger 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 opfylde dette direktivs mål.
4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20 for at ændre følgende dele af bilag I til dette direktiv: "2. Faktuelle oplysninger", "3. Redegørelse" og 4. "Analyse".

12) Artikel 15, stk. 1 og 2, affattes således:

- "1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes sikkerhedsanbefalinger, navnlig med henblik på at forebygge fremtidige ulykker, og sikrer, hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med EU-retten og folkeretten.
2. Hvor det er hensigtsmæssigt, udarbejder en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse og de samlede resultater af gennemførte sikkerhedsundersøgelser."

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

"Uden at det berører sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens ret til at foretage tidlig varsling, underretter den på et hvilket som helst trin i en sikkerhedsundersøgelse straks Kommissionen om behovet for en tidlig varsling, hvis den finder, at hasteforanstaltninger er nødvendige på EU-plan for at forebygge risikoen for nye ulykker."

14) Artikel 17 ændres således:

a) Følgende stykke indsættes:

"2a. Medlemsstaterne underretter EMCIP om alle ulykker og hændelser til søs i overensstemmelse med modellen i bilag II og leverer, når der gennemføres en sikkerhedsundersøgelse, data fra denne sikkerhedsundersøgelse i henhold til ordningen for EMCIP-databasen. For fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter kræves der kun indberetning af meget alvorlige ulykker til søs. Hvis meget alvorlige ulykker til søs, der involverer fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter, ikke undersøges, indberettes begrundelsen for ikke at gøre dette til EMCIP."

b) Stk. 3 affattes således:

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

c) Følgende stykke tilføjes:

"5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20 for at ændre bilag II til dette direktiv for at ajourføre listen over anmeldelsesdata for ulykker eller hændelser til søs for at tage hensyn til IMO's ændringer af IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker."

15) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 17a

Støtte til uddannelse og drift

1. Med bistand fra agenturet og i samarbejde med medlemsstaterne fremmer Kommissionen kapacitetsudvikling i og udveksling af viden mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne ved at tilbyde regelmæssig uddannelse i ny juridisk og teknologisk udvikling, specifikke teknikker og værktøjer og teknologier vedrørende skibe, deres udstyr og drift afhængigt af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheders behov.
2. Efter anmodning fra sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne og under forudsætning af, at der ikke opstår interessekonflikter, yder Kommissionen driftsmæssig støtte til medlemsstaterne ved foretagelsen af deres sikkerhedsundersøgelser. Sådan støtte kan omfatte levering af specialiserede analytiske værktøjer eller udstyr samt særlig ekspertise, forudsat at ydelsen af støtte ikke medfører, at de pågældende sikkerhedsundersøgelsesmyndigheders uafhængighed bringes i fare."

16) Artikel 19 og artikel 20 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011**.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

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 ubegrænset periode fra den ... [datoen for dette ændringsdirektivs 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 præciseres heri. 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 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.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

** 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).

*** EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

17) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 20a

Ændringer af IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker

Ændringerne af IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker finder anvendelse med forbehold af proceduren for overensstemmelseskontrol i artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002."

18) Artikel 23 affattes således:

"Artikel 23

Gennemgang af gennemførelsen

Kommissionen forelægger senest den ... [90 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv og foreslår om nødvendigt, hvilke yderligere foranstaltninger i lyset af anbefalingerne i rapporten, herunder overvejelse af muligheden for at medtage obligatoriske sikkerhedsundersøgelser for fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter i dette direktivs anvendelsesområde og hvilken virkning dette vil have på arbejdsbyrden for sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne."

19) Bilag I ændres således:

a) Afsnit 2.1 affattes således:

"2.1. Skibsdata

Flagstat/registreringssted

Identifikation

Væsentligste kendetegn

Rederi og operatør

Konstruktionsdata

Minimumsbemanding

Autoriseret last

For så vidt angår fiskerfartøjer, hvilken type fiskeri der udøvedes på ulykkestidspunktet."

b) Afsnit 2.3 affattes således:

"2.3. Oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs

Ulykkens eller hændelsens type

Dato og tidspunkt

Position og sted for ulykken eller hændelsen til søs

Ydre og indre omstændigheder

Skibsdrift og rejseafsnit

Plads om bord

Ved ulykker eller hændelser til søs, der involverer landarbejdere eller havnearbejdere, den last, der transporteres

Oplysninger om menneskelige faktorer

Konsekvenser (for mennesker, skib, last, miljø, andet)."

20) Bilag II, punkt 30, affattes således:

"30. Skader på lasten, herunder containere, der er gået tabt på havet."

Artikel 2
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den ...[30 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

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 love og bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3
Ophævelse

Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011 ophæves med virkning fra den ... [30 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden].

Artikel 4
Ikrafttræden

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

Artikel 5
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
