Den Europæiske Unions

Tidende

L 315

60. årgang

Dansk udgave

Retsforskrifter

30. november 2017

Indhold

I *Lovgivningsmæssige retsakter*

FORORDNINGER

★ **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2107 af 15. november 2017 om fastsættelse af de forvaltnings-, bevarelses- og kontrolforanstaltninger, der skal anvendes i konventionsområdet for Den Internationale Kommission for Bevarelse af Tunfiskebestanden i Atlanterhavet (ICCAT), og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1936/2001, (EF) nr. 1984/2003 og (EF) nr. 520/2007** 1

DIREKTIVER

★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108 af 15. november 2017 om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe** [1] 40

★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2109 af 15. november 2017 om ændring af Rådets direktiv 98/41/EF om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne** 52

★ **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** [1] 61

Berigtigelser

★ **Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 98/2013 af 15. januar 2013 om markedsføring og brug af udgangsstoffer til eksplosivstoffer** (EUT L 39 af 9.2.2013) 78

[1] EØS-relevant tekst.

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2017/2107

af 15. november 2017

om fastsættelse af de forvaltnings-, bevarelses- og kontrolforanstaltninger, der skal anvendes i konventionsområdet for Den Internationale Kommission for Bevarelse af Tunfiskebestanden i Atlanterhavet (ICCAT), og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1936/2001, (EF) nr. 1984/2003 og (EF) nr. 520/2007

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 43, 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 Udvalg ([1]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den fælles fiskeripolitik som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013 ([3]) har til målsætning at sikre, at havets biologiske ressourcer udnyttes på en miljømæssigt, økonomisk og socialt bæredygtig måde på langt sigt.

(2) Ved Rådets afgørelse 98/392/EF ([4]) godkendte Unionen De Forenede Nationers havretskonvention, som bl.a. indeholder principper og regler for bevarelse og forvaltning af havets levende ressourcer. Som led i sine mere generelle internationale forpligtelser deltager Unionen i bestræbelser i internationale farvande på at bevare fiskebestande.

(3) Unionen har i henhold til Rådets afgørelse 86/238/EØF ([5]) været kontraherende part i den internationale konvention om bevarelse af tunfiskebestanden i Atlanterhavet (»ICCAT-konventionen«) siden den 14. november 1997.

([1]) EUT C 34 af 2.2.2017, s. 142.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 3.10.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2017.
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013 af 11. december 2013 om den fælles fiskeripolitik, ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1954/2003 og (EF) nr. 1224/2009 og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 og (EF) nr. 639/2004 samt Rådets afgørelse 2004/585/EF (EUT L 354 af 28.12.2013, s. 22).
([4]) Rådets afgørelse 98/392/EF af 23. marts 1998 om Det Europæiske Fællesskabs indgåelse af De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 og af aftalen af 28. juli 1994 vedrørende anvendelsen af kapitel XI i denne konvention (EFT L 179 af 23.6.1998, s. 1).
([5]) Rådets afgørelse 86/238/EØF af 9. juni 1986 om Fællesskabets tiltrædelse af den internationale konvention om bevarelse af tunfiskebestanden i Atlanterhavet som ændret ved den protokol, der er knyttet som bilag til slutakten fra konferencen af befuldmægtigede for stater, der er parter i konventionen, undertegnet den 10. juli 1984 i Paris (EFT L 162 af 18.6.1986, s. 33).

(4) ICCAT-konventionen fastlægger en ramme for det regionale samarbejde om bevarelse og forvaltning af bestandene af tunfisk og beslægtede arter i Atlanterhavet og tilstødende farvande gennem oprettelsen af en international kommission for bevarelse af tunfiskebestanden i Atlanterhavet (ICCAT).

(5) ICCAT har beføjelsen til at vedtage obligatoriske afgørelser (henstillinger) om bevarelse og forvaltning af fiskeri under dens kompetenceområde, som er bindende for de kontraherende parter. Disse henstillinger er hovedsagelig rettet til ICCAT-konventionens kontraherende parter, men omfatter også forpligtelser for private operatører (f.eks. fartøjsførere). ICCAT's henstillinger træder i kraft seks måneder efter vedtagelsen, og de skal for Unionens vedkommende gennemføres i EU-retten hurtigst muligt.

(6) I henhold til en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) vil nævnte forordning finde anvendelse med forbehold af de bestemmelser i EU-retten, som gennemfører bestemmelser vedtaget af regionale fiskeriforvaltningsorganisationer (RFFO'er), som Unionen er kontraherende part i.

(7) Den seneste gennemførelse af ICCAT's bevarelses- og håndhævelseshenstillinger skete ved Rådets forordning (EF) nr. 1936/2001 ([2]) og (EF) nr. 520/2007 ([3]).

(8) ICCAT's henstilling vedrørende en flerårig genopretningsplan for almindelig tun i det østlige Atlanterhav og Middelhavet er gennemført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1627 ([4]). Nærværende forordning omfatter ikke en sådan flerårig genopretningsplan.

(9) Ved gennemførelsen af disse henstillinger bør EU og medlemsstaterne bestræbe sig på at fremme kystnært fiskeri og anvendelsen af fiskeredskaber og fangstmetoder, der er selektive og har en begrænset indvirkning på miljøet, herunder redskaber og metoder, der anvendes inden for traditionelt og ikkeindustrielt fiskeri og derved bidrager til en rimelig levestandard for de lokale økonomier.

(10) ICCAT's henstillinger bør alene gennemføres i EU-lovgivningen for at give EU-fiskere og fiskere fra tredjelande lige vilkår og for at sikre, at reglerne kan accepteres af alle.

(11) De delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i denne forordning, bør ikke berøre gennemførelsen af ICCAT's fremtidige henstillinger i EU-retten gennem den almindelige lovgivningsprocedure.

(12) For hurtigt at kunne gennemføre kommende ændringer af ICCAT's henstillinger i EU-retten 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 ændring af bilagene til denne forordning. 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 ([5]). 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.

(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([6]).

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.
([2]) Rådets forordning (EF) nr. 1936/2001 af 27. september 2001 om visse kontrolforanstaltninger for fiskeri efter visse bestande af stærkt vandrende fiskearter (EFT L 263 af 3.10.2001, s. 1).
([3]) Rådets forordning (EF) nr. 520/2007 af 7. maj 2007 om tekniske bevarelsesforanstaltninger for visse bestande af stærkt vandrende fiskearter og om ophævelse af forordning (EF) nr. 973/2001 (EUT L 123 af 12.5.2007, s. 3).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1627 af 14. september 2016 om en flerårig genopretningsplan for almindelig tun i det østlige Atlanterhav og Middelhavet og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 302/2009 (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 1).
([5]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.
([6]) 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).

(14) For at sikre overholdelse af den fælles fiskeripolitik er der vedtaget EU-lovgivning for at oprette en ordning for kontrol, inspektion og håndhævelse, som omfatter bekæmpelse af ulovligt, urapporteret og ureguleret fiskeri (IUU-fiskeri). Der er navnlig tale om Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 ([1]), hvorved der oprettes en EU-ordning for kontrol, inspektion og håndhævelse med en overordnet og integreret tilgang, som skal sikre overholdelse af alle reglerne i den fælles fiskeripolitik. Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 404/2011 ([2]) fastsættes der gennemførelsesbestemmelser til forordning (EF) nr. 1224/2009. Ved Rådets forordning (EF) nr. 1005/2008 ([3]) oprettes der en EF-ordning, der skal forebygge, afværge og standse IUU-fiskeri. Ved nævnte forordninger gennemføres allerede en række af de bestemmelser, der er fastsat i ICCAT's henstillinger. Det er derfor ikke nødvendigt at tage disse bestemmelser med i nærværende forordning.

(15) ICCAT's henstillinger giver sammenholdt med de gældende bestemmelser i forordning (EF) nr. 1224/2009 store pelagiske langlinefartøjer lov til at foretage omladning til havs i ikke-EU-farvande inden for ICCAT-området. Unionen bør dog tage dette emne samlet og systematisk op inden for rammerne af RFFO'erne med henblik på en udvidelse af EU-forbuddet mod omladning til havs i EU-farvande til alle farvande.

(16) Ved artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1380/2013 indførtes der med virkning fra den 1. januar 2015 en landingsforpligtelse for fiskeriet efter små og store pelagiske arter, fiskeri til industriformål og fiskeriet efter laks i Østersøen. I henhold til samme forordnings artikel 15, stk. 2, berører landingsforpligtelsen dog ikke Unionens internationale forpligtelser, såsom de forpligtelser der følger af ICCAT's henstillinger. Ved samme bestemmelse bemyndiges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter med henblik på gennemførelsen af sådanne internationale forpligtelser i EU-retten, herunder navnlig undtagelser fra landingsforpligtelsen. Udsmid er derfor tilladt i nogle situationer i noget fiskeri efter små og store pelagiske arter og fiskeri til industriformål som fastsat i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/98 ([4]).

(17) Ved Rådets forordning (EF) nr. 1984/2003 ([5]) indføres der i overensstemmelse med de relevante ICCAT-bestemmelser statistiske dokumentationsprogrammer for sværdfisk og storøjet tun. Eftersom ICCAT har vedtaget nye bestemmelser om statistiske programmer og deres anvendelse i forbindelse med omladning til havs, bør forordning (EF) nr. 1984/2003 ændres, således at de nye bestemmelser kan gennemføres i EU-retten.

(18) Mange af ICCAT's henstillinger er blevet ændret eller ophævet i de seneste år. Forordning (EF) nr. 1936/2001 og (EF) nr. 520/2007 bør derfor af klarheds-, forenklings- og retssikkerhedsgrunde ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

AFSNIT I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes der bestemmelser om forvaltning, bevarelse og kontrol af fiskeriet efter stærkt vandrende arter, som forvaltes af Den Internationale Kommission for Bevarelse af Tunfiskebestanden i Atlanterhavet (ICCAT).

([1]) Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en kontrolordning for Unionen med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik, om ændring af forordning (EF) nr. 847/96, (EF) nr. 2371/2002, (EF) nr. 811/2004, (EF) nr. 768/2005, (EF) nr. 2115/2005, (EF) nr. 2166/2005, (EF) nr. 388/2006, (EF) nr. 509/2007, (EF) nr. 676/2007, (EF) nr. 1098/2007, (EF) nr. 1300/2008, (EF) nr. 1342/2008 og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 2847/93, (EF) nr. 1627/94 og (EF) nr. 1966/2006 (EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1).

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 404/2011 af 8. april 2011 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik (EUT L 112 af 30.4.2011, s. 1).

([3]) Rådets forordning (EF) nr. 1005/2008 af 29. september 2008 om en EF-ordning, der skal forebygge, afværge og standse ulovligt, urapporteret og ureguleret fiskeri, om ændring af forordning (EØF) nr. 2847/93, (EF) nr. 1936/2001 og (EF) nr. 601/2004 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1093/94 og (EF) nr. 1447/1999 (EUT L 286 af 29.10.2008, s. 1).

([4]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/98 af 18. november 2014 om gennemførelse af Unionens internationale forpligtelser som omhandlet i artikel 15, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1380/2013 i henhold til den internationale konvention om bevarelse af tunfiskebestanden i Atlanterhavet og konventionen om det fremtidige multilaterale samarbejde vedrørende fiskeriet i det nordvestlige Atlanterhav (EUT L 16 af 23.1.2015, s. 23).

([5]) Rådets forordning (EF) nr. 1984/2003 af 8. april 2003 om indførelse af en ordning for statistisk registrering af sværdfisk og storøjet tun i Fællesskabet (EUT L 295 af 13.11.2003, s. 1).

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på:

a) EU-fiskerfartøjer og EU-fartøjer, der udøver rekreativt fiskeri, der opererer i ICCAT-konventionsområdet og i tilfælde af omladninger også uden for ICCAT-konventionsområdet, hvis der omlades arter, der er fanget i nævnte område

b) tredjelandsfartøjer, som inspiceres i medlemsstaternes havne, og som om bord opbevarer ICCAT-arter eller fiskerivarer, der stammer fra sådanne arter, og som ikke tidligere er blevet landet eller omladet i en havn

c) tredjelandsfiskerfartøjer og tredjelandsfartøjer, der udøver rekreativt fiskeri, der opererer i EU-farvande.

Artikel 3

Forholdet til andre EU-retsakter

Denne forordning finder anvendelse med forbehold af bestemmelserne i en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) og i forordning (EU) 2016/1627.

Foranstaltningerne fastsat i denne forordning finder anvendelse som supplement til dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1005/2008 og (EF) nr. 1224/2009.

Artikel 4

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »ICCAT-arter«: de arter, der er opført i bilag I

2) »tropisk tun«: storøjet tun, gulfinnet tun og bugstribet bonit

3) »fiskerfartøj«: et fartøj, der er udstyret til kommerciel udnyttelse af havets biologiske ressourcer, eller et forankret tunfiskenet

4) »fangstfartøj«: et fiskerfartøj, der anvendes til fangst af havets biologiske ressourcer

5) »EU-fiskerfartøj«: et fiskerfartøj, der fører en medlemsstats flag og er registreret i Unionen

6) »fiskeritilladelse«: en tilladelse udstedt til et EU-fiskerfartøj, der giver det ret til at udøve et specifikt fiskeri i en nærmere angivet periode, i et bestemt område eller til et bestemt fiskeri på bestemte betingelser

7) »særlig fiskeritilladelse«: en tilladelse udstedt til et EU-fiskerfartøj, der giver det ret til at udøve et bestemt fiskeri med bestemte redskaber i en nærmere angivet periode, i et bestemt område eller til et bestemt fiskeri på bestemte betingelser

8) »omladning«: overførsel af alle eller nogle af de fiskerivarer, der er om bord på et fartøj, til et andet fartøj

9) »rekreativt fiskeri«: ikkekommercielt fiskeri, der udnytter havets biologiske ressourcer til rekreation, turisme eller sport

10) »opgave I-data«: data defineret som Task I af ICCAT i »Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish«

11) »opgave II-data«: data defineret som Task II af ICCAT i »Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish«

12) »CPC«: kontraherende parter i ICCAT-konventionen og samarbejdende ikkekontraherende parter, enheder eller fiskerienheder

13) »ICCAT-konventionsområdet«: alle farvande i Atlanterhavet og tilstødende have

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.

14) »bæredygtig fiskeripartnerskabsaftale«: en international aftale som defineret i artikel 4, stk. 1, nr. 37), i forordning (EU) nr. 1380/2013

15) »fartøjslængde«: afstanden målt i en lige linje fra forstævnens forreste punkt til agterstævnens bageste punkt

16) »stort pelagisk langlinefartøj«: et pelagisk langlinefartøj med en længde overalt på over 24 m

17) »stort fiskerfartøj«: et fiskerfartøj med en længde overalt på over 20 m

18) »stort fangstfartøj«: et fangstfartøj med en længde overalt på over 20 m

19) »ICCAT's register over store fiskerfartøjer«: den liste, som ICCAT's sekretariat fører over store fiskerfartøjer, der har tilladelse til at fiske efter ICCAT-arter i ICCAT-konventionsområdet

20) »hjælpefartøj«: et fartøj, bortset fra et fartøj, som medføres om bord, der ikke er rigget med driftsklare fiskeredskaber, og som letter, bistår med eller forbereder fiskeriet, herunder ved at forsyne et fangstfartøj

21) »transportfartøj«: et hjælpefartøj, der deltager i omladning og modtager ICCAT-arter fra et stort pelagisk langlinefartøj

22) »ICCAT's register over transportfartøjer«: den liste, som ICCAT's sekretariat fører over fartøjer, der har tilladelse til at modtage en omladning på havet i ICCAT-konventionsområdet fra store pelagiske langlinefartøjer

23) »ICCAT's register over fartøjer med tilladelse til at fiske efter tropisk tun«: den liste, som ICCAT's sekretariat fører over store fiskerfartøjer, der har tilladelse til at fiske efter, beholde om bord, omlade, transportere, forarbejde eller lande tropisk tun i ICCAT-konventionsområdet

24) »anordning til tiltrækning af fisk« (FAD): ethvert udstyr, der flyder på havets overflade og anvendes med det formål at tiltrække fisk

25) »IUU-fiskeri«: fiskeri som defineret i artikel 2, nr. 1), i forordning (EF) nr. 1005/2008

26) »ICCAT's IUU-liste«: en liste over fartøjer, som ICCAT anser for at have udøvet IUU-fiskeri

27) »langliner«: et fiskeredskab bestående af en hovedline, hvorpå der er monteret talrige tavser (forfang), hver forsynet med en krog, af forskellig længde og med forskellig afstand imellem alt efter målart

28) »not«: omkredsende net, som trækkes sammen i bunden ved hjælp af en snurpewire, der løber igennem en række ringe langs undertællen og således gør det muligt at trække nettet sammen og lukke det

29) »krog«: et fiskeredskab af bukket ståltråd, tilspidset.

AFSNIT II

FORVALTNINGS-, BEVARELSES- OG KONTROLFORANSTALTNINGER VEDRØRENDE VISSE ARTER

KAPITEL I

Tropisk tun

Artikel 5

Begrænsning af antallet af store EU-fangstfartøjer, der fisker efter storøjet tun

Antallet af store EU-fangstfartøjer, der fisker efter storøjet tun i ICCAT-konventionsområdet, og deres samlede kapacitet udtrykt i bruttotonnage (GT) fastsættes:

a) som det gennemsnitlige antal EU-fangstfartøjer, der fiskede efter storøjet tun i ICCAT-konventionsområdet i perioden 1991-1992, og deres gennemsnitlige kapacitet udtrykt i GT og

b) på basis af begrænsningen af det antal EU-fangstfartøjer, der fiskede efter storøjet tun i 2005 som meddelt ICCAT den 30. juni 2005.

Artikel 6

Særlige tilladelser til store fangstfartøjer, der fisker efter tropisk tun, og til hjælpefartøjer

1. Medlemsstaterne udsteder i overensstemmelse med bestemmelserne i en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) tilladelser til store fangstfartøjer, der fører deres flag, til at fiske efter tropisk tun i ICCAT-konventionsområdet.

2. Medlemsstaterne udsteder tilladelser til hjælpefartøjer, der fører deres flag, og som benyttes til at hjælpe de fartøjer, der er omhandlet i stk. 1.

Artikel 7

ICCAT's register over fartøjer med tilladelse til at fiske efter tropisk tun

1. Medlemsstaterne underretter straks og senest efter 30 dage Kommissionen om enhver begivenhed, som kræver tilføjelse til, fjernelse fra eller ændring af ICCAT's register over fartøjer med tilladelse til at fiske efter tropisk tun. Kommissionen videresender straks og senest 45 dage efter datoen for en sådan begivenhed oplysningerne til ICCAT's sekretariat.

2. Store fiskerfartøjer, der ikke er opført i ICCAT's register over fartøjer med tilladelse til at fiske efter tropisk tun, må ikke fiske efter, beholde om bord, omlade, transportere, overføre, forarbejde eller lande tropisk tun fra ICCAT-konventionsområdet. Artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1380/2013 finder ikke anvendelse i sådanne tilfælde.

Artikel 8

Liste over fartøjer, der fisker efter tropisk tun i et givet år

Medlemsstaterne sender senest den 30. juni hvert år Kommissionen listen over fartøjer, der fører deres flag, med tilladelse, og som har fisket efter tropisk tun i ICCAT-konventionsområdet i det foregående kalenderår. Kommissionen meddeler senest den 31. juli hvert år ICCAT de lister, den har modtaget fra medlemsstaterne.

Artikel 9

Forvaltningsplaner for anordninger til tiltrækning af fisk

1. For så vidt angår not- og stangfartøjer, der fisker efter tropisk tun under anvendelse af anordninger til tiltrækning af fisk (FAD'er), skal medlemsstaterne senest den 31. december hvert år sende Kommissionen forvaltningsplaner for brugen af sådanne FAD'er fra fartøjer, der fører deres flag. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest den 31. januar det følgende år.

2. Forvaltningsplanerne omhandlet i stk. 1 skal tage sigte på at:

a) øge kendskabet til FAD-karakteristika, bøjekarakteristika, FAD-fiskeri, herunder fiskeriindsats, og dermed forbundne indvirkninger på målarter og ikkemålarter

b) forvalte udsættelse og ombordtagning af FAD'er og sømærker effektivt, herunder eventuelle tab af sådanne

c) mindske og begrænse FAD'ernes og FAD-fiskeriets indvirkning på økosystemet, herunder, hvor det er relevant, justere de forskellige komponenter, der indvirker på fiskeridødeligheden (f.eks. antal FAD'er, der sættes ud, herunder antal FAD-træk foretaget af notfartøjer, fiskerikapacitet og antal hjælpefartøjer).

3. Forvaltningsplanerne omhandlet i stk. 1 skal indeholde de oplysninger, der er anført i bilag II.

4. Medlemsstaterne skal sikre, at der for hvert notfartøj, der fører deres flag, og som fisker efter tropisk tun under anvendelse af FAD'er, højst er 500 instrumentbøjer i brug på et hvilket som helst tidspunkt.

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.

Artikel 10

Krav til FAD'er

1. FAD'er skal opfylde nedenstående krav.

a) FAD'ens overflade skal enten ikke være dækket af noget materiale eller være dækket udelukkende af materiale, der indebærer mindst mulig risiko for indfiltring af ikkemålarter, og

b) delene under overfladen må kun bestå af materialer, som ikke medfører indfiltring af ikkemålarter.

2. Det skal ved konstruktionen af FAD'er om muligt prioriteres at anvende bionedbrydelige materialer med henblik på senest i 2018 at udfase brugen af ikkebionedbrydelige FAD'er.

3. Medlemsstater skal som led i den årsrapport, der er omhandlet i artikel 71, meddele Kommissionen de skridt, der er taget til at sikre overholdelse af stk. 1 og 2. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat.

Artikel 11

Fartøjers indgivelse af oplysninger om FAD'er

1. For hver FAD, der udsættes, indsamler EU-notfartøjer, -stangfartøjer og -hjælpefartøjer følgende oplysninger og data og rapporterer dem:

a) FAD'ens position

b) dato for udsættelsen af FAD'en

c) FAD-type (forankret FAD, flydende kunstig FAD)

d) FAD-identifikator (dvs. FAD-mærkning eller sømærke-ID, bøjetype — f.eks. simpel bøje eller bøje med ekkolod) eller andre oplysninger, der muliggør identifikation af ejeren

e) FAD'ens konstruktionskarakteristika (dimensioner og materiale af flydedelen og den struktur, der hænger under vandoverfladen, samt indfiltringsegenskaberne af den struktur, der hænger under vandoverfladen).

2. Hver gang en FAD tilses, hvad enten dette efterfølges af et træk eller ej, indsamler EU-notfartøjer, -stangfartøjer og -hjælpefartøjer følgende oplysninger og rapporterer dem:

a) årsagen til, at FAD'en tilses (indhaling, opsamling, indgreb på elektronisk udstyr)

b) FAD'ens position

c) dato for tilsynet

d) FAD-type (forankret FAD, flydende naturlig FAD, flydende kunstig FAD)

e) FAD-identifikator (dvs. FAD-mærkning eller sømærke-ID) eller andre oplysninger, der muliggør identifikation af ejeren)

f) hvis der foretages et træk efter tilsynet, gives oplysninger om resultatet af trækket hvad angår fangst og bifangst, hvad enten fangsten er beholdt om bord eller smidt ud, død eller levende, eller, hvis der ikke foretages et træk efter tilsynet, anføres årsagen til en sådan beslutning (f.eks. for få eller for små fisk).

3. For hver FAD, der mistes, indsamler EU-notfartøjer, -stangfartøjer og -hjælpefartøjer følgende oplysninger og rapporterer dem:

a) den senest registrerede position

b) datoen for den senest registrerede position

c) FAD-identifikator (dvs. FAD-mærkning eller sømærke-ID) eller andre oplysninger, der gør identifikation af ejeren mulig.

4. EU-fiskerfartøjer skal føre en liste over udsatte FAD'er, der opdateres hvert kvartal og mindst indeholder de oplysninger, der er anført i bilag III.

Artikel 12

Medlemsstaternes indgivelse af oplysninger om FAD'er

Medlemsstaterne skal hvert år 15 dage før den frist, som ICCAT har fastsat for det pågældende år, indgive følgende oplysninger til Kommissionen med henblik på at gøre oplysningerne tilgængelige for ICCAT's sekretariat:

a) det antal FAD'er, der faktisk er udsat hvert kvartal, opdelt efter FAD-type, idet det angives, om FAD'en er udstyret eller ej med sømærke/bøje eller med et ekkolod

b) det antal og den type sømærker/bøjer (f.eks. udstyret med radio eller ekkolod), der faktisk er udsat hvert kvartal

c) det gennemsnitlige antal aktive sømærker/bøjer, som hvert fartøj har fulgt i hvert kvartal

d) det gennemsnitlige antal aktive FAD'er, der er gået tabt hvert kvartal

e) for hvert hjælpefartøj antal dage på havet, pr. strata af 1°, måned og flagmedlemsstat.

Artikel 13

Logbøger

Medlemsstaterne sørger for, at:

a) papirlogbøger, elektroniske logbøger og FAD-logbøger, alt efter hvad der er relevant, straks indsamles og stilles til rådighed for EU-videnskabsfolk

b) de opgave II-data, der sendes til Kommissionen i henhold til artikel 50, indeholder de oplysninger, der er indsamlet på grundlag af fiskeri- eller FAD-logbøgerne, hvor det er relevant.

Artikel 14

Periode- og områdelukninger i forbindelse med beskyttelsen af ungfisk

1. Fiskeri efter eller aktiviteter til støtte for fiskeriet efter tropisk tun, der foregår under anvendelse af genstande, der kan have indvirkning på fiskekoncentrationen, herunder FAD'er, er forbudt:

a) i perioden 1. januar-28. februar hvert år og

b) i et område, der afgrænses som følger:

— nordlig grænse — 5° nordlig bredde

— sydlig grænse — 4° sydlig bredde

— vestlig grænse — 20° vestlig længde

— østlig grænse — Afrikas kyst.

2. Forbuddet i stk. 1 omfatter:

a) udsætning af enhver form for flydende genstand med eller uden bøjer

b) fiskeri omkring, under eller under anvendelse af kunstige genstande, herunder fartøjer

c) fiskeri omkring, under eller under anvendelse af naturlige genstande

d) slæb af flydende genstande fra det nævnte område til et andet.

3. Hver medlemsstat, hvis fartøjer fisker i det geografiske område, der er omfattet af periode- eller områdelukningen, skal:

a) træffe passende tiltag til sikring af, at alle fartøjer, der fører dens flag, herunder hjælpefartøjer, har en observatør om bord, når de fisker under periode- og områdelukningen som omhandlet i denne artikels stk. 1. Observatørprogrammet skal overholde denne forordnings bilag IV, uden at dette berører artikel 73 i forordning (EF) nr. 1224/2009

b) hvert år senest den 30. juni sende de oplysninger, som de i litra a) omhandlede observatører har indsamlet, til Kommissionen, som videresender dem til ICCAT senest den 31. juli

c) træffe passende tiltag over for fiskerfartøjer, der fører dens flag, og som ikke overholder periode- og områdelukningen, der er omhandlet i stk. 1

d) som led i den årsrapport, der er omhandlet i artikel 71, forelægge Kommissionen en rapport om overholdelsen af periode- og områdelukningen.

Artikel 15

Fiskeri efter tropisk tun i visse portugisiske farvande

Det er uanset mængden forbudt at beholde tropisk tun, der er fanget med not i farvande henhørende under Portugals højhedsområde eller jurisdiktion i ICES-underområde X nord for 36°30′ N eller i CECAF-områder nord for 31° N og øst for 17°30′ V, om bord eller at fiske efter sådanne arter i disse områder med disse redskaber. Artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1380/2013 finder ikke anvendelse i sådanne tilfælde.

Artikel 16

Identifikation af IUU-fiskeri

Hvis ICCAT's eksekutivsekretær underretter Kommissionen om EU-fiskerfartøjers mulige overtrædelse af artikel 7, stk. 2, og artikel 14, stk. 1 og 2, underretter Kommissionen straks den berørte flagmedlemsstat herom. Denne medlemsstat undersøger straks situationen, og hvis fartøjet fisker under anvendelse af genstande, der kunne have en indvirkning på fiskekoncentrationen, herunder FAD'er, anmoder den fartøjet om at indstille fiskeriet og, om nødvendigt, straks at forlade området. Den berørte flagmedlemsstat informerer straks Kommissionen om resultaterne af sine undersøgelser og om, hvilke foranstaltninger den har truffet i forbindelse hermed. Kommissionen videreformidler disse oplysninger til kyststaten og ICCAT's eksekutivsekretær.

KAPITEL II

Hvid tun i det nordlige Atlanterhav

Artikel 17

Begrænsning af antallet af fartøjer

Det maksimale antal EU-fangstfartøjer, der må fiske efter nordatlantisk hvid tun i ICCAT-konventionsområdet, fastsættes til det gennemsnitlige antal EU-fangstfartøjer, der fiskede efter nordatlantisk hvid tun som målart i perioden 1993-1995.

KAPITEL III

Sværdfisk

Afdeling 1

Sværdfisk i atlanterhavet

Artikel 18

Forvaltningsplaner for nordatlantisk sværdfisk

Medlemsstater, der har fået tildelt en kvote til fangst af, og hvis fartøjer fisker efter, nordatlantisk sværdfisk, sender Kommissionen deres forvaltningsplaner senest den 15. august hvert år. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest den 15. september hvert år.

Artikel 19

Mindstemål for nordatlantisk sværdfisk

1. Det er forbudt at fiske efter, beholde om bord, omlade, lande, transportere, oplagre, frembyde eller udbyde til salg, sælge eller markedsføre sværdfisk med en levende vægt på under 25 kg eller alternativt en længde på under 125 cm fra underkæbe til haledelingspunktet. Artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1380/2013 finder ikke anvendelse i sådanne tilfælde.

2. Uanset stk. 1 er det tilladt at beholde utilsigtede fangster af sværdfisk med en levende vægt på under 25 kg eller en længde på mindre end 125 cm fra underkæbe til haledelingspunktet om bord og at omlade, overføre, lande, transportere, oplagre, sælge, frembyde eller udbyde til salg sådanne fangster, så længe de højst udgør 15 %.

3. Den i stk. 2 omhandlede tolerance på 15 % beregnes på grundlag af antallet af sværdfisk ud af fartøjets samlede fangst af sværdfisk pr. landing.

Afdeling 2

Sværdfisk i middelhavet

Artikel 20

Fartøjer med tilladelse til at fiske efter middelhavssværdfisk

1. Medlemsstaterne udsteder i overensstemmelse med bestemmelserne i en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) tilladelser til fiskeri efter middelhavssværdfisk.

2. Senest den 8. januar hvert år sender medlemsstaterne Kommissionen følgende oplysninger i det format, der er fastsat i Guidelines for submitting data and information required by ICCAT (retningslinjer for indsendelse af data og information til ICCAT):

a) en liste over fangstfartøjer, der fører deres flag, og som har tilladelse til at fiske efter middelhavssværdfisk

b) en liste over fartøjer, de har givet tilladelse til at fiske efter middelhavssværdfisk som led i rekreativt fiskeri.

3. Kommissionen videresender oplysningerne omhandlet i stk. 2, litra a) og b), til ICCAT's sekretariat senest den 15. januar hvert år.

4. Hvis der tilføjes eller fjernes fartøjer eller foretages ændringer af listerne over de i stk. 2, litra a) og b), omhandlede fartøjer, underretter medlemsstaterne straks og senest efter 30 dage Kommissionen herom. Kommissionen videresender straks og senest 45 dage efter datoen for tilføjelsen til, fjernelsen fra eller ændringen af disse lister de pågældende oplysninger til ICCAT's sekretariat.

Artikel 21

Bifangst

EU-fangstfartøjer, der ikke er opført på den liste, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2, litra a), må ikke gives tilladelse til at fiske efter, beholde om bord, omlade, transportere, forarbejde eller lande sværdfisk, hvis mængde overstiger 5 % af den samlede fangst om bord i vægt og/eller antal individer.

Artikel 22

Særlig fiskeritilladelse

1. EU-fangstfartøjer, der er opført på den liste, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2, litra a), og som anvender harpuner eller langliner, skal have en særlig fiskeritilladelse.

2. Medlemsstaterne sender senest den 30. juni hvert år elektronisk Kommissionen listen over de i stk. 1 omhandlede tilladelser, der er udstedt for det foregående år. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest den 31. juli hvert år.

Artikel 23

Fiskeriforbudsperioder

1. Der må i perioderne 1.-31. marts og 1. oktober-30. november hvert år ikke fanges middelhavssværdfisk (hverken som målart eller som bifangst), og sådanne fisk må ikke beholdes om bord, omlades eller landes i nævnte perioder.

2. Medlemsstaterne overvåger, om forbudsperioderne overholdes, og sender senest den 15. august hvert år Kommissionen alle relevante oplysninger om de passende kontroller og inspektioner, de har foretaget for at sikre, at stk. 1 efterleves. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest to måneder før ICCAT's årsmøde.

Artikel 24

Mindstemål for middelhavssværdfisk

1. Kun hele sværdfisk uden fjernelse af nogen ydre del eller rensede sværdfisk uden gæller må beholdes om bord, omlades, landes og transporteres.

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.

2. Det er forbudt at fange, beholde om bord, omlade, lande, transportere, oplagre, frembyde eller udbyde til salg middelhavssværdfisk med en længde på under 90 cm fra underkæbe til haledelingspunktet eller alternativt med en levende vægt på under 10 kg eller 9 kg uden gæller og renset eller 7,5 kg renset vægt (uden gæller, indvolde, finner og en del af hovedet).

3. Uanset stk. 2 er det tilladt at beholde om bord, omlade, lande, transportere, oplagre, frembyde eller udbyde til salg utilsigtede fangster af middelhavssværdfisk under det mindstemål, der er fastsat i nævnte stykke, hvis disse fangster ikke overstiger 5 % i vægt eller antal individer pr. landing af den samlede fangst af middelhavssværdfisk om bord på fartøjet.

Artikel 25

Tekniske specifikationer for fiskeredskaber, der anvendes af fartøjer med tilladelse til at fiske efter middelhavssværdfisk

1. Uanset artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1967/2006 ([1]) må fartøjer, der fisker efter middelhavssværdfisk, højst sætte eller medføre 2 800 kroge om bord.

2. I tillæg til det i stk. 1 omhandlede maksimale antal kroge er det tilladt på fangstrejser af mere end to dages varighed at medføre endnu ét sæt klargjorte kroge om bord, forudsat at disse er behørigt fastgjort og stuvet under dækket, således at de ikke umiddelbart kan benyttes.

3. Krogene skal være mindst 7 cm høje.

4. De pelagiske langliner må ikke være længere end 30 sømil (55,56 km).

Artikel 26

Rapporteringsforpligtelser vedrørende middelhavssværdfisk

1. Medlemsstaterne sender senest den 30. juni hvert år Kommissionen følgende oplysninger vedrørende fangstfartøjer, der fører deres flag og i det foregående år havde tilladelse til at udøve pelagisk langlinefiskeri eller harpunfiskeri efter middelhavssværdfisk:

a) oplysninger om fangstfartøjerne:

   i) fartøjets navn (i tilfælde af manglende navn angives registreringsnummeret uden landeinitialer)

   ii) angivelse af EU-flåderegisternummeret som defineret i bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/218 ([2])

   iii) ICCAT-registernummer

b) oplysninger om fiskeriet baseret på stikprøver eller på hele flåden:

   i) fartøjets fiskeperiode(r) og samlede antal fiskedage om året angivet for hver målart og hvert område

   ii) de geografiske områder opdelt på statistiske ICCAT-rektangler, hvor fartøjet fiskede, og angivet for hver målart og hvert område

   iii) fartøjstype angivet for hver målart og hvert område

   iv) antal kroge, som fartøjet har anvendt, angivet for hver målart og hvert område

   v) antal langliner, som fartøjet har anvendt, angivet for hver målart og hvert område

   vi) samlet længde for alle langliner, som fartøjet har anvendt, angivet for hver målart og hvert område

c) data om fangsterne opdelt i så små periode- og områdeinddelinger som muligt:

   i) fangstmængder og, hvis det er muligt, fangsternes alderssammensætning

   ii) fangster og fangstsammensætning pr. fartøj

   iii) fiskeriindsats (gennemsnitligt antal fiskedage pr. fartøj, gennemsnitligt antal kroge pr. fartøj, gennemsnitligt antal langliner pr. fartøj, gennemsnitlig samlet langlinelængde pr. fartøj).

2. Oplysningerne omhandlet i stk. 1 sendes i det af ICCAT fastsatte format.

3. Kommissionen videresender oplysningerne omhandlet i stk. 1 til ICCAT's sekretariat senest den 31. juli hvert år.

([1]) Rådets forordning (EF) nr. 1967/2006 af 21. december 2006 om forvaltningsforanstaltninger til bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne i Middelhavet, om ændring af forordning (EØF) nr. 2847/93 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1626/94 (EUT L 409 af 30.12.2006, s. 11).

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/218 af 6. februar 2017 om EU-fiskerflåderegistret (EUT L 34 af 9.2.2017, s. 9).

KAPITEL IV

Blå marlin og hvid marlin i Atlanterhavet

Artikel 27

Genudsætning af blå marlin og hvid marlin, der fanges levende

1. Uanset artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1380/2013 skal medlemsstaterne, når de nærmer sig deres kvote, sikre, at fartøjer, der fører deres flag, genudsætter alle individer af blå marlin (*Makaira nigricans*) og hvid marlin (*Tetrapturus albidus*), der er levende, når de hales om bord.

2. Medlemsstaterne omhandlet i stk. 1 træffer passende foranstaltninger til at sikre, at blå marlin og hvid marlin genudsættes på en måde, som øger deres overlevelseschancer mest muligt.

Artikel 28

Landing af blå marlin og hvid marlin, som er fanget ud over fiskerimulighederne

Når en medlemsstat har opbrugt sin kvote, sørger medlemsstaten for, at landinger af blå marlin og hvid marlin, der er døde, når de hales ind til fartøjet, ikke sælges eller bringes i handel. Sådanne landinger modregnes ikke i den pågældende medlemsstats fangstbegrænsninger efter punkt 1 i ICCAT's henstilling 2015-05, forudsat at et sådant forbud er tydeligt forklaret i den årsrapport, der er omhandlet i nærværende forordnings artikel 71.

Artikel 29

Rekreativt fiskeri efter blå marlin og hvid marlin

1. Medlemsstater, hvis fartøjer udøver rekreativt fiskeri efter blå marlin og hvid marlin, sørger for en 5 % videnskabelig observatørdækning af blå marlin og hvid marlin, der landes ved konkurrencer.

2. Ved rekreativt fiskeri efter blå marlin gælder et bevarelsesmæssigt mindstemål i form af en længde på 251 cm fra underkæbe til haledelingspunktet.

3. Ved rekreativt fiskeri efter hvid marlin gælder et bevarelsesmæssigt mindstemål i form af en længde på 168 cm fra underkæbe til haledelingspunktet.

4. Det er forbudt at sælge eller at udbyde til salg dele af eller hele kroppe af blå marlin og hvid marlin, der er fanget ved rekreativt fiskeri.

KAPITEL V

Hajer

Artikel 30

Almindelige bestemmelser

1. Ved fiskeri, hvor hajer ikke er målarter, genudsættes levende hajer, der fanges utilsigtet, og som ikke anvendes som føde eller til selvforsyning.

2. Medlemsstaterne foretager så vidt muligt videnskabelige undersøgelser af hajarter, der fanges i ICCAT-konventionsområdet, med henblik på at øge fiskeredskabernes selektivitet, identificere potentielle opvækstområder og overveje periode- og områdelukninger og andre foranstaltninger alt efter, hvad der er relevant. Sådanne undersøgelser skal resultere i oplysninger om vigtige biologiske og miljømæssige parametre, livscyklus og adfærdsmønstre samt identifikation af potentielle parrings-, yngle- og opvækstområder.

Artikel 31

Sildehaj (*Lamna nasus*)

1. Det er forbudt at beholde om bord, omlade eller lande dele af eller hele kroppe af sildehaj, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri.

2. EU-fangstfartøjer skal straks genudsætte i uskadt tilstand sildehajer, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri, efter at de er halet ind til fartøjet.

Artikel 32

Storøjet rævehaj (*Alopias superciliosus*)

1. Det er forbudt at beholde om bord, omlade eller lande dele af eller hele kroppe af storøjet rævehaj, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri.

2. EU-fangstfartøjer skal straks genudsætte i uskadt tilstand storøjede rævehajer, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri, efter at de er halet ind til fartøjet.

Artikel 33

Kortfinnet makohaj (*Isurus oxyrinchus*)

Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at reducere fiskeridødeligheden ved fiskeriet efter kortfinnet makohaj og underretter hvert år som led i den årsrapport, der er omhandlet i artikel 71, Kommissionen om de fremskridt, der er gjort.

Artikel 34

Hvidtippet haj (*Carcharhinus longimanus*)

1. Det er forbudt at beholde om bord, omlade eller lande dele af eller hele kroppe af hvidtippet haj, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri.

2. EU-fangstfartøjer skal straks genudsætte i uskadt tilstand hvidtippede hajer, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri, efter at de er halet ind til fartøjet.

Artikel 35

Hammerhaj

1. Det er forbudt at beholde om bord, omlade eller lande dele af eller hele kroppe af hammerhaj af familien *Sphyrnidae* (undtagen *Sphyrna tiburo*), der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri.

2. EU-fangstfartøjer skal straks genudsætte i uskadt tilstand hammerhajer, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri, efter at de er halet ind til fartøjet.

Artikel 36

Silkehaj (*Carcharhinus falciformis*)

1. Det er forbudt at beholde om bord, omlade eller lande dele af eller hele kroppe af silkehaj, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri.

2. EU-fangstfartøjer skal straks genudsætte i uskadt tilstand silkehajer, der er fanget i forbindelse med ICCAT-fiskeri, senest inden fangsten stuves i fiskelastrummet, idet der tages behørigt hensyn til besætningens sikkerhed.

3. EU-notfartøjer, der udøver ICCAT-fiskeri, skal træffe supplerende foranstaltninger til at øge overlevelseschancen for silkehajer, der fanges utilsigtet. Medlemsstaterne underretter hvert år som led i den årsrapport, der er omhandlet i artikel 71, Kommissionen om de fremskridt, der er gjort.

Artikel 37

Videnskabelige observatørers og andre bemyndigede enkeltpersoners udtagning af prøver af hajarter

1. Uanset forbuddet i artikel 31, 32, 34, 35 og 36 mod at beholde sildehaj, storøjet rævehaj, hvidtippet haj, hammerhaj (af familien *Sphyrnidae*, undtagen *Sphyrna tiburo*) og silkehaj om bord må videnskabelige observatører eller enkeltpersoner, der af CPC'en er bemyndiget hertil, indsamle biologiske prøver under det kommercielle fiskeri på følgende betingelser:

a) de biologiske prøver indsamles kun fra dyr, der er døde, når de hales ind til fartøjet

b) de biologiske prøver indsamles inden for rammerne af et forskningsprojekt, der er meddelt ICCAT's Stående Udvalg for Forskning og Statistik, og som er udformet under hensyntagen til dette udvalgs anbefalede forskningsprioriteringer. Forskningsprojektet bør indeholde et detaljeret dokument med en beskrivelse af målet med projektet, hvilke metoder der skal anvendes, hvor mange og hvilken type prøver der skal indsamles, samt tidspunkt og område for indsamling af prøver

c) de biologiske prøver beholdes om bord indtil anløb af landings- eller omladningshavn og

d) alle prøver, der er indsamlet i overensstemmelse med nærværende artikel, skal indtil anløb af den endelige landingshavn ledsages af tilladelsen fra flagmedlemsstaten eller, hvis der er tale om et chartret fartøj, tilladelsen fra den chartrende CPC og flagmedlemsstaten. Sådanne prøver og de øvrige dele af de hajer, der er taget prøver af, må ikke markedsføres eller sælges.

2. De biologiske prøver omhandlet i stk. 1 kan navnlig omfatte ryghvirvler, væv, forplantningssystemer, maver, hudprøver, valvula spiralis, kæber, hele fisk eller skeletter med henblik på taksonomiske undersøgelser eller fortegnelser over dyr.

3. Prøvetagningen må først indledes, når den berørte medlemsstat har udstedt tilladelse hertil.

KAPITEL VI

Havfugle

Artikel 38

Afbødende foranstaltninger vedrørende havfugle i området mellem 20° syd og 25° syd

1. Alle fartøjer, der fisker i området mellem 20° syd og 25° syd, skal være udstyret med og anvende skræmmeliner (toriliner) og toristænger, som opfylder kravene og den supplerende vejledning i bilag V.

2. Torilinerne skal til enhver tid sættes, før langlinerne sænkes ned i vandet.

3. Hvor det er praktisk, anvendes der endnu en toristang og toriline, når der er mange eller meget aktive fugle.

4. Alle fartøjer skal være udstyret med reservetoriliner, som umiddelbart kan anvendes.

5. Langlinefartøjer, der fisker efter sværdfisk med langliner af monofilament, er undtaget fra kravene i stk. 1, 2 og 3 på følgende betingelser:

a) langlinerne sættes om natten, idet nat defineres som tidsrummet mellem nautisk aftentusmørke og nautisk morgentusmørke som beskrevet i den nautiske almanak vedrørende tusmørke på den geografiske position, hvor der fiskes, og

b) der anvendes en minimumssvirvelvægt på 60 g anbragt højst 3 m fra krogen til at opnå størst mulig synkehastighed.

De flagmedlemsstater, hvis fartøjer er omfattet af undtagelsen omhandlet i første afsnit, underretter Kommissionen om de videnskabelige resultater af deres observatørdækning af disse fartøjer.

Artikel 39

Afbødende foranstaltninger vedrørende havfugle i området syd for 25° syd

Langlinefartøjer anvender mindst to af følgende afbødende foranstaltninger i overensstemmelse med kravene og den supplerende vejledning i bilag V:

a) nattræk med et minimum af dæklys

b) skræmmeliner (toriliner)

c) synk.

Artikel 40

Rapporteringsforpligtelser vedrørende havfugle

1. Langlinefartøjer indsamler oplysninger om interaktioner med havfugle, herunder utilsigtede fangster, og meddeler flagmedlemsstaten disse. Medlemsstaterne sender disse oplysninger til Kommissionen senest den 30. juni hvert år. Kommissionen videresender straks oplysningerne til ICCAT's sekretariat.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om gennemførelsen af foranstaltningerne i artikel 38 og 39 og om de fremskridt, de har gjort, med gennemførelsen af EU-handlingsplanen for reduktion af utilsigtede fangster af havfugle i fiskeredskaber.

KAPITEL VII

Havskildpadder

Artikel 41

Almindelige bestemmelser vedrørende havskildpadder

1. Notfartøjer skal undgå at omkredse havskildpadder og skal befri havskildpadder, som er blevet omkredset eller viklet ind, herunder i FAD'er. De skal rapportere tilfælde af interaktioner mellem not eller FAD'er og havskildpadder til deres flagmedlemsstat.

2. Pelagiske langlinefartøjer skal om bord medføre og anvende udstyr til sikker håndtering af havskildpadder og til at vikle dem ud af redskaber og genudsætte dem på en måde, som øger deres overlevelseschancer mest muligt.

3. Fiskere på pelagiske langlinefartøjer skal anvende det udstyr, der er omhandlet i stk. 2, i overensstemmelse med bilag VI, for at øge havskildpaddernes overlevelseschancer mest muligt.

4. Medlemsstaterne skal uddanne fiskere på pelagiske langlinefartøjer i teknikker til sikker håndtering og genudsætning.

Artikel 42

Rapporteringsforpligtelser vedrørende havskildpadder

1. Medlemsstaterne indsamler oplysninger om deres fartøjers interaktioner med havskildpadder i forbindelse med ICCAT-fiskeri for hver redskabstype og sender disse oplysninger til Kommissionen senest den 30. juni hvert år. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest den 31. juli hvert år. Disse oplysninger skal omfatte:

a) fangstrater, redskabskarakteristika, tidspunkter og positioner, målarter og status (dvs. hvorvidt de enkelte dyr er smidt over bord døde eller genudsat levende)

b) en opgørelse over interaktioner angivet for hver havskildpaddeart og

c) hvilken type krog eller indfiltringsanordning (herunder i forbindelse med FAD'er), der er anvendt, maddingstype, krogstørrelse og -type og dyrets størrelse.

2. Medlemsstaterne underretter som led i den årsrapport, der er omhandlet i artikel 71, Kommissionen om gennemførelsen af artikel 41 og om andre relevante tiltag, der er truffet for i forbindelse med ICCAT-fiskeri at gennemføre de retningslinjer til reduktion af havskildpaddedødelighed i fiskeriet, som blev udgivet i 2010 af Fødevare- og Landbrugsorganisationen (FAO).

KAPITEL VIII

Fiskerimuligheder for almindelige tun og sværdfisk

Artikel 43

Generelt princip

I overensstemmelse med artikel 17 i forordning (EU) nr. 1380/2013 anvender medlemsstaterne gennemsigtige og objektive kriterier, herunder af miljømæssig, social og økonomisk art, når de tildeler de fiskerimuligheder for bestande af almindelig tun og sværdfisk, de har til rådighed, og de bestræber sig endvidere på at fordele de nationale kvoter ligeligt blandt de forskellige flådesegmenter, idet de tager særligt hensyn til traditionelt og ikkeindustrielt fiskeri, og på at sørge for incitamenter for EU-fiskerfartøjer, der anvender selektive fiskeredskaber eller bruger fangstmetoder med reduceret miljøbelastning.

AFSNIT III

FÆLLES KONTROLFORANSTALTNINGER

KAPITEL I

Tilladelser

Artikel 44

ICCAT's register over store fiskerfartøjer

1. Medlemsstaterne udsteder i overensstemmelse med bestemmelserne i en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) tilladelser til store fiskerfartøjer, der fører deres flag, til at fiske efter, beholde om bord, omlade eller lande ICCAT-arter i ICCAT-konventionsområdet.

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.

2. Medlemsstaterne sender, når tilladelsen gives, Kommissionen listerne over store fiskerfartøjer, der har fået udstedt tilladelse i henhold til stk. 1. Kommissionen sender straks disse oplysninger til ICCAT's sekretariat med henblik på optagelse af fartøjerne i ICCAT's register over store fiskerfartøjer.

3. Medlemsstaterne underretter straks og senest 30 dage efter enhver begivenhed, som kræver tilføjelse til, fjernelse fra eller ændring af ICCAT's register over store fiskerfartøjer, Kommissionen herom. Kommissionen videresender senest 45 dage efter datoen for en sådan begivenhed oplysningerne til ICCAT's sekretariat.

4. Store fiskerfartøjer, der ikke er opført i ICCAT's register over store fiskerfartøjer, må ikke fiske efter, beholde om bord, omlade eller lande ICCAT-arter fra ICCAT-konventionsområdet. Artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1380/2013 finder ikke anvendelse i sådanne tilfælde.

KAPITEL II

Chartring

Artikel 45

Anvendelsesområde

Dette kapitel finder anvendelse på charteraftaler, bortset fra bareboatchartring, mellem EU-fangstfartøjer og CPC'ers fartøjer, hvor de berørte EU-fangstfartøjer ikke skifter flag.

Artikel 46

Almindelige bestemmelser

1. EU-fangstfartøjer må kun på følgende betingelser tillades chartret som led i charteraftaler, der indgås med CPC'er:

a) det chartrede fartøj skal være i besiddelse af en fiskeritilladelse udstedt af den chartrende CPC og må ikke være opført på ICCAT's IUU-liste

b) det chartrede fartøj må ikke fiske i henhold til mere end én charteraftale ad gangen

c) det chartrede fartøjs fangster må udelukkende losses i en havn tilhørende den chartrende CPC, medmindre andet er fastsat i charteraftalen, og

d) chartervirksomheden skal være lovligt etableret i den chartrende CPC.

2. Enhver omladning til havs skal godkendes behørigt i forvejen af den chartrende CPC og foregå under overholdelse af dette afsnits kapitel IV.

Artikel 47

Underretning

1. På tidspunktet for indgåelsen af charteraftalen underretter flagmedlemsstaten Kommissionen om, at den er indforstået med charteraftalen.

2. Hvis Kommissionen ikke senest 15 kalenderdage efter, at den har fået tilsendt underretningen omhandlet i stk. 1, har bedt om yderligere oplysninger, kan det chartrede fartøj påbegynde det omhandlede fiskeri.

3. Flagmedlemsstaten meddeler straks Kommissionen, når en charteraftale ophører.

4. Kommissionen videresender straks de i stk. 1 og 3 omhandlede oplysninger til ICCAT's sekretariat.

KAPITEL III

Kontrol af fangster

Artikel 48

Overholdelse af kvoter og krav om mindstemål

1. Senest den 20. august hvert år sender medlemsstaterne Kommissionen oplysninger om fangsterne i det foregående år af ICCAT-arter, der er underlagt kvoter, og om overholdelsen af mindstemål.

2. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest den 15. september hvert år.

Artikel 49

Udtagning af stikprøver af fangster

1. Udtagning af stikprøver af fangster med henblik på at øge kendskabet til de relevante ICCAT-arters biologi og på at undersøge de nødvendige parametre for vurderingen af disse arter skal foregå i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1004 ([1]), Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/1251 ([2]) og »Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fishes« udgivet af ICCAT i 1990.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte de nærmere krav til den udtagning af stikprøver af fangster, der er omhandlet i denne artikels stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 75, stk. 2.

Artikel 50

Meddelelse af fangster og fiskeriindsats

1. Medmindre andet fastsættes af Kommissionen for at overholde ICCAT's årlige frister, sender medlemsstaterne senest den 30. juni hvert år Kommissionen følgende data (opgave I-data):

a) oplysninger om karakteristikken af deres flåde for det foregående år

b) skøn over de årlige nominelle fangstdata (herunder data om bifangster og udsmid) for ICCAT-arter i det foregående år.

2. Medmindre andet fastsættes af Kommissionen for at overholde ICCAT's årlige frister, sender medlemsstaterne senest den 30. juni hvert år Kommissionen følgende data (opgave II-data) for ICCAT-arterne:

a) fangst- og fiskeriindsatsdata for det foregående år angivet i detaljerede område- og tidsmæssige strata; dataene skal inkludere skøn over udsmid og genudsætninger med angivelse af fiskenes status (døde eller levende)

b) alle data, de har om fangster ved rekreativt fiskeri i det foregående år.

3. Kommissionen videresender straks de i stk. 1 og 2 omhandlede oplysninger til ICCAT's sekretariat.

4. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte de nærmere krav til de opgave I- og II-data, der er omhandlet i denne artikels stk. 1 henholdsvis 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 75, stk. 2.

KAPITEL IV

Omladning

Artikel 51

Anvendelsesområde

1. Dette kapitel finder anvendelse på følgende typer omladninger:

a) omladninger, der udføres i ICCAT-konventionsområdet, af ICCAT-arter og andre arter, der er fanget sammen med disse arter, og

b) omladninger, der udføres uden for ICCAT-konventionsområdet, af ICCAT-arter og andre arter, som er fanget sammen med disse arter, når fangsten fandt sted i ICCAT-området.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1004 af 17. maj 2017 om fastlæggelse af en EU-ramme for indsamling, forvaltning og anvendelse af data i fiskerisektoren samt støtte til videnskabelig rådgivning vedrørende den fælles fiskeripolitik og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 199/2008 (EUT L 157 af 20.6.2017, s. 1).

([2]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/1251 af 12. juli 2016 om vedtagelse af et flerårigt EU-program for indsamling, forvaltning og anvendelse af data inden for fiskeri og akvakultur for perioden 2017-2019 (EUT L 207 af 1.8.2016, s. 113).

2. Uanset stk. 1, litra b), finder dette kapitel ikke anvendelse på omladninger til havs uden for ICCAT-konventionsområdet af fisk, der er fanget i ICCAT-konventionsområdet, hvis sådanne omladninger er underlagt et omladningsprogram, der er etableret af en anden RFFO, der forvalter tun.

3. Dette kapitel finder ikke anvendelse på harpunfartøjer, der omlader fersk sværdfisk til havs.

Artikel 52

Omladning i havn

1. Alle omladninger skal foregå i udpegede havne, undtagen omladninger fra store pelagiske langlinefartøjer, der foregår i henhold til artikel 53-60.

2. EU-fiskerfartøjer skal overholde de forpligtelser, der er fastsat i bilag VII, når de foretager omladning i havn.

3. Nærværende artikel berører ikke artikel 17-22 i forordning (EF) nr. 1224/2009 og artikel 4, 6, 7 og 8 i forordning (EF) nr. 1005/2008.

Artikel 53

Omladning til havs

Omladning til havs fra store pelagiske langlinefartøjer skal foregå i overensstemmelse med artikel 54-60.

Artikel 54

ICCAT's register over transportfartøjer

1. Medlemsstaterne udsteder i overensstemmelse med bestemmelserne i en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) tilladelser til transportfartøjer til at modtage omladninger til havs i ICCAT-konventionsområdet fra store pelagiske langlinefartøjer.

2. Medlemsstaterne sender, når tilladelsen gives, Kommissionen listerne over transportfartøjer, der har fået udstedt tilladelse i henhold til stk. 1. Kommissionen sender straks disse oplysninger til ICCAT's sekretariat med henblik på optagelse af fartøjerne i ICCAT's register over transportfartøjer.

3. Flagmedlemsstaterne underretter straks Kommissionen om enhver tilføjelse til, fjernelse fra eller ændring af deres lister over transportfartøjer. Kommissionen sender straks disse oplysninger til ICCAT's sekretariat.

4. Underretningen omhandlet i stk. 2 og 3 skal overholde det format og layout, som ICCAT's sekretariat har fastlagt, og indeholde følgende oplysninger.

— fartøjets navn og registernummer

— ICCAT-registernummer (hvis sådant findes)

— IMO-nummer (hvis sådant findes)

— tidligere navn (hvis sådant findes)

— tidligere flag (hvis sådant findes)

— detaljer om tidligere fjernelse fra andre registre (hvis sådanne findes)

— internationalt radiokaldesignal

— fartøjets type og længde, registreret bruttotonnage og lasteevne

— ejerens/ejernes og operatørens/operatørernes navn og adresse

— tidsrum, hvor omladning er tilladt.

5. Det er kun transportfartøjer, der er opført i ICCAT's register over transportfartøjer, der må modtage omladninger til havs som omhandlet i artikel 53.

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.

Artikel 55

Tilladelse til store pelagiske langlinefartøjer til at omlade i ICCAT-konventionsområdet

1. Medlemsstaterne udsteder i overensstemmelse med bestemmelserne i en forordning fra Europa-Parlamentets og Rådet om en bæredygtig forvaltning af de eksterne flåder ([1]) tilladelser til store pelagiske langlinefartøjer, der fører deres flag, til at omlade til havs.

2. Medlemsstaterne sender, når tilladelsen gives, Kommissionen listerne over store pelagiske langlinefartøjer, der har fået udstedt tilladelse i henhold til stk. 1. Kommissionen sender straks disse oplysninger til ICCAT's sekretariat.

3. Flagmedlemsstaterne underretter straks Kommissionen om enhver tilføjelse til, fjernelse fra eller ændring af deres lister over store pelagiske langlinefartøjer, der har fået udstedt tilladelse til at omlade til havs. Kommissionen sender straks disse oplysninger til ICCAT's sekretariat.

4. Underretningen omhandlet i stk. 2 og 3 skal overholde det format og layout, som ICCAT's sekretariat har fastlagt, og indeholde følgende oplysninger.

— fartøjets navn og registernummer

— ICCAT–registernummer

— tidsrum, hvor omladning til havs er tilladt

— flag, navn(e) og registernummer/registernumre for det eller de transportfartøj(er), der må anvendes af det eller de store pelagiske langlinefartøj(er).

Artikel 56

Forhåndstilladelse til omladning til havs

1. Store pelagiske langlinefartøjer må kun foretage omladning i farvande henhørende under en CPC's jurisdiktion efter forhåndstilladelse fra den pågældende CPC. Originalen eller en kopi af tilladelsen skal opbevares om bord på fartøjet og på anmodning forelægges ICCAT's regionale observatør.

2. Store pelagiske langlinefartøjer må ikke omlade til havs, medmindre de fra deres flagmedlemsstat har fået forhåndstilladelse til omladning. Originalen eller en kopi af beviset for tilladelsen skal opbevares om bord på fartøjet og på anmodning forelægges ICCAT's regionale observatør.

3. For at opnå de forhåndstilladelser, der er omhandlet i stk. 1 og 2, skal det store pelagiske langlinefartøjs fører eller ejer mindst 24 timer forud for den planlagte omladning meddele flagmedlemsstatens myndigheder og kyst-CPC'en følgende oplysninger:

a) det store pelagiske langlinefartøjs navn og nummer i ICCAT's register over store pelagiske langlinefartøjer med tilladelse til omladning til havs

b) transportfartøjets navn og nummer i ICCAT's register over transportfartøjer

c) de varer, der skal omlades, angivet for hver art, hvis dette vides, og om muligt på bestandsniveau

d) mængder ICCAT-arter, der skal omlades, om muligt angivet på bestandsniveau

e) mængder af andre arter fanget i forbindelse med ICCAT-arter, der skal omlades, angivet for hver art, hvis dette vides

f) omladningsdato og -position

g) den geografiske position, hvor fangsterne er foretaget i overensstemmelse med ICCAT's statistiske områder, angivet for hver art og, hvis dette er relevant, på bestandsniveau.

Artikel 57

ICCAT-omladningsopgørelse

1. Det store pelagiske langlinefartøjs fører eller ejer skal senest 15 dage efter omladningen udfylde ICCAT-omladnings-opgørelsen og sende den til sin flagmedlemsstat og til kyst-CPC'en.

([1]) Procedurenummer 2015/0289 (COD), endnu ikke offentliggjort i EUT.

2. Modtagertransportfartøjets fører skal senest 24 timer efter afsluttet omladning udfylde ICCAT-omladningsopgørelsen og sende den til ICCAT's sekretariat, til det store pelagiske langlinefartøjs flag-CPC og til sin flagmedlemsstat med angivelse af fartøjets nummer i ICCAT's register over transportfartøjer.

3. Modtagertransportfartøjets fører skal senest 48 timer før landing sende ICCAT-omladningsopgørelsen til de kompetente myndigheder i landingsstaten med en angivelse af fartøjets nummer i ICCAT's register over transportfartøjer.

4. Alle ICCAT-arter og eventuelle andre arter, der er fanget sammen med de arter, der er landet i eller importeret til en CPC's område eller territorium, hvad enten de er uforarbejdet eller er blevet forarbejdet om bord, og som er omladet til havs, skal ledsages af ICCAT-omladningsopgørelsen, indtil det første salg har fundet sted.

Artikel 58

ICCAT's regionale observatørprogram vedrørende omladninger til havs

1. Hver medlemsstat sikrer, at alle transportfartøjer, der foretager omladning til havs, har en regional ICCAT-observatør om bord, jf. ICCAT's regionale observatørprogram vedrørende omladninger til havs som fastsat i bilag VIII.

2. Uden at dette berører artikel 73 i forordning (EF) nr. 1224/2009, har ICCAT's regionale observatør til opgave at kontrollere, at bestemmelserne i nærværende kapitel overholdes, og navnlig om de omladede mængder svarer til den fangst, der er rapporteret i ICCAT-omladningsopgørelsen, og til de fangster, der er registreret i fiskerfartøjets logbog.

3. Det er forbudt for fartøjer at påbegynde eller fortsætte omladning i ICCAT-konventionsområdet, uden at der er en ICCAT-observatør om bord, bortset fra i tilfælde af force majeure, som er behørigt meddelt ICCAT's sekretariat.

Artikel 59

Rapporteringsforpligtelser

1. Flagmedlemsstaten for store pelagiske langlinefartøjer, der har foretaget omladning, og flagmedlemsstaten for transportfartøjer, der har modtaget omladninger i det foregående år, skal hvert år senest den 15. august sende Kommissionen:

a) oplysninger om de mængder af ICCAT-arter, der er omladet i det foregående år, angivet for hver art og, hvis det er muligt, på bestandsniveau

b) oplysninger om de mængder af andre arter, der er fanget i forbindelse med ICCAT-arter, og som er omladet i det foregående år, angivet for hver art, hvis dette vides

c) listen over store pelagiske langlinefartøjer, som har foretaget omladning i det foregående år

d) en samlet rapport med en vurdering af indholdet af og konklusionerne i de rapporter, der er udfærdiget af de regionale ICCAT-observatører, som er udpeget til at observere de transportfartøjer, der har modtaget omladninger fra store pelagiske langlinefartøjer.

2. Kommissionen videresender oplysningerne modtaget i medfør af stk. 1 til ICCAT's sekretariat senest den 15. september hvert år.

Artikel 60

Overensstemmelse mellem de rapporterede data

Flagmedlemsstaten for det store pelagiske langlinefartøj, der deltager i omladning til havs, gennemgår, om nødvendigt i samarbejde med landingsstaten, de oplysninger, der er modtaget i henhold til denne forordning, med henblik på at undersøge, om der er overensstemmelse mellem de fangster, omladninger og landinger, der er rapporteret for hvert fartøj. Denne kontrol foretages således, at den er til mindst mulig gene og ulejlighed for fartøjet, og således at det ikke går ud over fiskens kvalitet.

KAPITEL V

Videnskabelige observatørprogrammer

Artikel 61

Etablering af nationale videnskabelige observatørprogrammer

1. Medlemsstaterne skal etablere nationale videnskabelige observatørprogrammer, som sikrer:

a) en minimumsobservatørdækning på 5 % af fiskeriindsatsen i hvert pelagisk langlinefiskeri, notfiskeri og stangfartøjsfiskeri

b) uanset litra a) en minimumsobservatørdækning på 10 % af fiskeriindsatsen i hvert pelagisk langlinefiskeri, notfiskeri og stangfartøjsfiskeri, når der er tale om chartrede fartøjer

c) en repræsentativ område- og tidsmæssig dækning af flådens aktiviteter, således at det sikres, at der indsamles fyldestgørende og relevante data under hensyntagen til flådernes og fiskeriets karakteristika

d) indsamling af data om alle aspekter af fiskeriet, herunder fangst, jf. artikel 63, stk. 1.

2. Observatørdækningen omhandlet i stk. 1, litra a) og b), beregnes som følger:

a) i antal træk eller fangstrejser for notfiskeri

b) i antal fiskedage, træk eller fangstrejser for pelagisk langlinefiskeri eller

c) i antal fiskedage for stangfartøjsfiskeri.

3. For fartøjer med en længde overalt på under 15 m kan en medlemsstat uanset stk. 1, litra a), anvende en alternativ metode til videnskabelig overvågning, hvis det som følge af ekstraordinære sikkerhedsmæssige betænkeligheder ikke er muligt at tage en observatør om bord. Den alternative metode skal sikre en dækning, der svarer til den, der er specificeret i stk. 1, litra a), og en tilsvarende indsamling af data. Den pågældende medlemsstat forelægger Kommissionen en beskrivelse af den alternative metode.

4. Kommissionen sender beskrivelsen af den alternative metode, der er omhandlet i stk. 3, til ICCAT's Stående Udvalg for Forskning og Statistik til vurdering. Alternative metoder skal godkendes af ICCAT-Kommissionen på ICCAT's årsmøde, inden de gennemføres.

Artikel 62

De videnskabelige observatørers kvalifikationer

Medlemsstaterne sikrer sig, at observatørerne har fulgt den krævede uddannelse, er tilstrækkeligt kvalificerede og er godkendt, før de sendes ud som observatører. Observatørerne skal have følgende kvalifikationer:

a) have tilstrækkeligt kendskab og tilstrækkelig erfaring til at kunne identificere arter og indsamle oplysninger om forskellige fiskeredskabskonfigurationer

b) have et tilfredsstillende kendskab til ICCAT's bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger

c) være i stand til at observere og registrere de data, der skal indsamles inden for rammerne af programmet, korrekt

d) være i stand til at indsamle biologiske prøver

e) må ikke være medlem af besætningen om bord på det fiskerfartøj, der observeres, og

f) må ikke være ansat i en fiskerfartøjsvirksomhed, som er involveret i det observerede fiskeri.

Artikel 63

De videnskabelige observatørers opgaver

1. Medlemsstaterne kræver navnlig, at observatørerne:

a) registrerer og rapporterer oplysninger om fiskeriet, som mindst skal omfatte følgende:

   i) data om samlet fangst af målarter, samlet bifangst og samlet udsmid (herunder hajer, havskildpadder, havpattedyr og havfugle), størrelsessammensætning, status (dvs. hvorvidt dyrene er beholdt om bord, smidt over bord døde eller genudsat levende) og biologiske prøver, der er udtaget med henblik på livscyklusundersøgelser (f.eks. kønskirtler, øresten, hvirvelsøjler og skæl)

ii) oplysninger om fiskeriet, herunder fangstområde angivet som bredde- og længdegrad, oplysninger om fiskeriindsatsen (f.eks. antal træk, antal kroge osv.), datoen for hvert fiskeri, herunder, hvis det er relevant, tidspunktet for påbegyndelse og afslutning af hvert fiskeri

b) observerer og registrerer anvendelsen af afbødende foranstaltninger til undgåelse af bifangst og andre relevante oplysninger

c) fremlægger eventuelle forslag, som de finder egnede til at øge effektiviteten af bevarelsesforanstaltningerne og den videnskabelige overvågning.

2. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes solide dataindsamlingsprotokoller, herunder om nødvendigt anvendelse af fotografi eller kameraer.

3. Fartøjsførerne sikrer passende adgang til fartøjet og dets aktiviteter, således at observatørerne kan udføre deres opgaver effektivt.

Artikel 64

Fremsendelse af de indsamlede oplysninger

Hver medlemsstat sender senest den 30. juni hvert år Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet inden for rammerne af deres nationale videnskabelige observatørprogrammer. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest den 31. juli hvert år.

KAPITEL VI

Kontrol af tredjelandsfiskerfartøjer i medlemsstaternes havne

Artikel 65

Rapporteringsforpligtelser i forbindelse med udpegede havne og kontaktpunkter

1. Medlemsstater, der ønsker at give tredjelandsfiskerfartøjer, der har ICCAT-arter eller fiskerivarer fremstillet af sådanne arter om bord, som ikke tidligere er landet eller omladet i havn, adgang til deres havne, skal udpege:

a) de af deres havne, som tredjelandsfiskerfartøjer kan anmode om tilladelse til at anløbe, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 1005/2008

b) et kontaktpunkt med henblik på modtagelse af den forhåndsmeddelelse, der skal gives i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1005/2008

c) et kontaktpunkt med henblik på fremsendelse af havneinspektionsrapporter i henhold til nærværende forordnings artikel 66.

2. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om eventuelle ændringer af listen over udpegede havne og kontaktpunkter senest 30 dage før, sådanne ændringer får virkning. Kommissionen videresender oplysningerne herom til ICCAT's sekretariat senest 14 dage før, ændringerne får virkning.

Artikel 66

Rapporteringsforpligtelser i forbindelse med havneinspektioner

1. Inspektionsmedlemsstaten sender senest 10 dage efter datoen for inspektionens afslutning Kommissionen en kopi af den inspektionsrapport, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1005/2008. Kommissionen videresender oplysningerne til ICCAT's sekretariat senest 14 dage efter datoen for inspektionens afslutning.

2. Hvis havneinspektionsrapporten ikke kan sendes inden for den i stk. 1 omhandlede frist på 10 dage, meddeler inspektionsmedlemsstaten inden for nævnte frist Kommissionen årsagerne til forsinkelsen og giver den besked om, hvornår rapporten vil blive fremsendt.

3. Hvis de oplysninger, der indsamles under inspektionen, giver grund til at formode, at et tredjelandsfartøj har overtrådt ICCAT's bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger, finder artikel 11 i forordning (EF) nr. 1005/2008 anvendelse.

KAPITEL VII

Håndhævelse

Artikel 67

Påståede overtrædelser, som rapporteres af medlemsstater

1. Foruden kravene i artikel 48, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1005/2008 skal medlemsstaterne senest 140 dage før ICCAT's årsmøde sende Kommissionen alle dokumenterede oplysninger, der indikerer, at CPC'er ikke overholder ICCAT's bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger. Kommissionen gennemgår oplysningerne og videresender dem, hvis det er relevant, til ICCAT's sekretariat senest 120 dage før ICCAT's årsmøde.

2. Medlemsstaterne sender Kommissionen listen over fangstfartøjer med en længde overalt på 12 m og derover, fabriksskibe, slæbebåde, fartøjer, der deltager i omladning, og hjælpefartøjer, som påstås at udøve IUU-fiskeri i ICCAT-konventionsområdet i det pågældende og det foregående år, ledsaget af dokumentation for det formodede IUU-fiskeri. Listen indsendes senest 140 dage før ICCAT's årsmøde. Kommissionen gennemgår oplysningerne og videresender, hvis der er tilstrækkeligt belæg for dem, oplysningerne til ICCAT's sekretariat senest 120 dage før ICCAT's årsmøde med henblik på opstilling af udkastet til ICCAT's IUU-liste.

Artikel 68

Udkast til ICCAT's IUU-liste

Medlemsstaterne overvåger nøje de fartøjer, der er opført på det udkast til ICCAT's IUU-liste, som ICCAT's eksekutivsekretær udsender, med henblik på at fastslå, hvilke aktiviteter fartøjerne udøver, og om fartøjerne eventuelt skifter navn, flag eller registreret ejer.

Artikel 69

Påstået manglende overholdelse, som rapporteres af ICCAT's eksekutivsekretær

1. Hvis Kommissionen modtager oplysninger fra ICCAT's eksekutivsekretær om, at en medlemsstat mistænkes for manglende overholdelse, sender Kommissionen straks disse oplysninger til den berørte medlemsstat.

2. Den berørte medlemsstat forelægger senest 45 dage før ICCAT's årsmøde Kommissionen resultaterne af enhver undersøgelse foretaget i forbindelse med påstanden om manglende overholdelse og ethvert tiltag truffet for at rette op på situationen. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's eksekutivsekretær senest 30 dage før ICCAT's årsmøde.

Artikel 70

Påstået manglende overholdelse, som rapporteres af en CPC

1. Medlemsstaterne udpeger et kontaktpunkt til modtagelse af havneinspektionsrapporter fra CPC'er.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen eventuelle ændringer af det kontaktpunkt, der er omhandlet i stk. 1, senest 30 dage før, sådanne ændringer får virkning. Kommissionen videresender oplysningerne herom til ICCAT's sekretariat senest 14 dage før, ændringerne får virkning.

3. Hvis det kontaktpunkt, som en medlemsstat har udpeget, modtager en havneinspektionsrapport fra en CPC, der indeholder beviser for, at et fiskerfartøj, der fører den pågældende medlemsstats flag, har overtrådt ICCAT's bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger, skal førstnævnte medlemsstat straks undersøge overtrædelsen og inden for en frist på 160 dage fra modtagelsen af rapporten underrette Kommissionen om status for undersøgelsen og om eventuelle håndhævelsestiltag, der måtte være truffet.

4. Hvis flagmedlemsstaten ikke kan overholde fristen i stk. 3, skal den underrette Kommissionen om årsagerne til forsinkelsen og om, hvornår rapporten om status for undersøgelsen vil blive fremsendt.

5. Kommissionen videresender disse oplysninger til ICCAT's sekretariat senest 180 dage efter modtagelsen af havneinspektionsrapporten og angiver i den årsrapport, der er omhandlet i artikel 71, oplysninger om status for undersøgelserne og eventuelle håndhævelsestiltag, som flagmedlemsstaten har truffet.

AFSNIT IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 71

Årsrapport

1. Senest den 20. august hvert år sender medlemsstaterne Kommissionen en årsrapport over det foregående kalenderår med oplysninger om fiskeriet, forskning, statistikker, forvaltning, inspektionsaktiviteter og aktiviteter til bekæmpelse af IUU-fiskeri samt eventuelle andre oplysninger, alt efter hvad der er relevant.

2. Årsrapporten skal indeholde oplysninger om de skridt, der er taget til at forebygge bifangster og reducere udsmid, og om eventuel relevant forskning på dette område.

3. Kommissionen samler de oplysninger, den modtager i henhold til stk. 1 og 2, og videresender dem straks til ICCAT's sekretariat.

4. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende de nærmere krav til formatet for den årsrapport, der er omhandlet i denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 75, stk. 2.

Artikel 72

Fortrolighed

Data, der indsamles og udveksles i henhold til nærværende forordning, behandles i overensstemmelse med de relevante regler om fortrolighed i henhold til artikel 112 og 113 i forordning (EF) nr. 1224/2009.

Artikel 73

Procedure for ændringer

1. Hvis det er nødvendigt med henblik på gennemførelse i EU-retten af ændringer af de gældende ICCAT-henstillinger, som bliver bindende for Unionen, og for så vidt som ændringer af EU-retten ikke går videre end ICCAT-henstillingerne, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 74 med henblik på at ændre:

a) bilag II-VIII

b) fristerne i artikel 7, stk. 1, artikel 8, artikel 9, stk. 1, og artikel 10, stk. 2, artikel 14, stk. 1 og 3, artikel 18, artikel 20, stk. 2, 3 og 4, artikel 22, stk. 2, artikel 23, stk. 1 og 2, artikel 26, stk. 1 og 3, artikel 40, stk. 1, artikel 42, stk. 1, artikel 44, stk. 3, og artikel 47, stk. 2, artikel 48, stk. 1 og 2, artikel 50, stk. 1 og 2, artikel 56, stk. 3, artikel 57, stk. 1, 2 og 3, artikel 59, stk. 1 og 2, artikel 64, artikel 65, stk. 2, artikel 66, stk. 1 og 2, artikel 67, stk. 1 og 2, artikel 69, stk. 2, artikel 70, stk. 2, 3 og 5, og artikel 71, stk. 1

c) det område, der er defineret i artikel 14, stk. 1, litra b)

d) de mindstemål, der er fastsat i artikel 19, stk. 1 og 2, artikel 24, stk. 2, og artikel 29, stk. 2 og 3

e) de tolerancer, der er fastsat i artikel 19, stk. 2 og 3, artikel 21 og artikel 24, stk. 3

f) de tekniske specifikationer for kroge og langliner, der er fastsat i artikel 25 og artikel 38, stk. 5, litra b)

g) den videnskabelige observatørdækning, der er fastsat i artikel 29, stk. 1, og artikel 61, stk. 1, litra a) og b)

h) den type oplysninger og data, der er fastsat i artikel 11, stk. 1, 2 og 3, artikel 12, artikel 20, stk. 2, artikel 26, stk. 1, og artikel 42, stk. 1, artikel 50, stk. 1 og 2, og artikel 54, stk. 4, artikel 55, stk. 4, artikel 56, stk. 3, og artikel 59, stk. 1

i) det maksimale antal instrumentbøjer, der er fastsat i artikel 9, stk. 4.

2. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 1, skal være strengt begrænset til gennemførelsen i EU-retten af ændringer til den pågældende ICCAT-henstilling.

Artikel 74

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 73, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 3. december 2017. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 73 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 73 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 informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 75

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Fiskeri og Akvakultur nedsat ved artikel 47 i forordning (EU) nr. 1380/2013. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 76

Ændringer af forordning (EF) nr. 1936/2001

I forordning (EF) nr. 1936/2001 udgår artikel 4, 5, 6, 6a, 7, 8a, 8b, 8c, 9, 9a og 10-19.

Artikel 77

Ændringer af forordning (EF) nr. 1984/2003

I forordning (EF) nr. 1984/2003 foretages følgende ændringer:

a) I artikel 3 tilføjes følgende litra:

»g) »store fiskerfartøjer«: fiskerfartøjer med en længde overalt på 20 m eller derover

h) »store pelagiske langlinefartøjer«: pelagiske langlinefartøjer med en længde overalt på 24 m eller derover.«

b) I artikel 4, stk. 2, tilføjes følgende litra:

»c) hvis fiskeriet er udøvet af et stort fiskerfartøj, accepteres det kun, hvis fartøjet er opført i ICCAT's fartøjsregister.«

c) I artikel 5, stk. 2, tilføjes følgende litra:

»c) hvis fiskeriet er udøvet af et stort fiskerfartøj, attesteres det kun, hvis fartøjet er opført i ICCAT's fartøjsregister.«

d) I kapitel 2 tilføjes følgende del:

»Del 4

Krav til medlemsstaterne for så vidt angår varer, der er omladet i ICCAT-konventionsområdet

Artikel 7a

Statistiske dokumenter og rapportering

1. Ved attesteringen af statistikdokumenter skal store pelagiske langlinefartøjers flagmedlemsstat sikre sig, at de omladede mængder svarer til de fangster, der er rapporteret af hvert enkelt sådant fartøj.

2. Store pelagiske langlinefartøjers flagmedlemsstat attesterer statistikdokumenter for omladede fisk, når den har bekræftet, at omladningen er foregået i overensstemmelse med artikel 51-58 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2107 (*). Bekræftelsen baseres på de oplysninger, der er indhentet gennem ICCAT's regionale observatørprogram til overvågning af omladninger til havs.

3. Medlemsstaterne skal kræve, at arter omfattet af det statistiske dokumentationsprogram, som fanges af store pelagiske langlinefartøjer i ICCAT-konventionsområdet, ved import til deres område eller territorium ledsages af statistikdokumenter, der er attesteret for de fartøjer, der er opført i ICCAT's register over store pelagiske langlinefartøjer med tilladelse til omladning til havs, og en kopi af ICCAT-omladningsopgørelsen.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2107 af 15. november 2017 om fastsættelse af de forvaltnings-, bevarelses- og kontrolforanstaltninger, der skal anvendes i konventionsområdet for Den Internationale Kommission for Bevarelse af Tunfiskebestanden i Atlanterhavet (ICCAT), og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1936/2001, (EF) nr. 1984/2003 og (EF) nr. 520/2007 (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 1).«

Artikel 78

Ændringer af forordning (EF) nr. 520/2007

I forordning (EF) nr. 520/2007 udgår artikel 4, nr. 1), afsnit II og bilag II, III og IV.

Artikel 79

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. november 2017.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
A. TAJANI	M. MAASIKAS
Formand	*Formand*

BILAG I

ICCAT-ARTER

Familie	Latinsk navn	Dansk navn
Scombridae	*Acanthocybium solandri*	Wahoo
	Allothunnus fallai	Slank tun
	Auxis rochei	Fregatmakrel
	Auxis thazard	Auxide
	Euthynnus alletteratus	Thunnin
	Gasterochisma melampus	Sommerfugletun
	Katsuwonus pelamis	Bugstribet bonit
	Orcynopsis unicolor	Ustribet pelamide
	Sarda sarda	Rygstribet pelamide
	Scomberomorus brasiliensis	Brasiliansk kongemakrel
	Scomberomorus cavalla	Atlantisk kongemakrel
	Scomberomorus maculatus	Plettet kongemakrel
	Scomberomorus regalis	Prægtig kongemakrel
	Scomberomorus tritor	Vestafrikansk kongemakrel
	Thunnus alalunga	Hvid tun
	Thunnus albacares	Gulfinnet tun
	Thunnus atlanticus	Sortfinnet tun
	Thunnus maccoyii	Sydlig tun
	Thunnus obesus	Storøjet tun
	Thunnus thynnus	Almindelig tun
Istiophoridae	*Istiophorus albicans*	Atlantisk sejlfisk
	Makaira indica	Sort marlin
	Makaira nigricans	Atlantisk blå marlin
	Tetrapturus albidus	Atlantisk hvid marlin
	Tetrapturus belone	Middelhavsspydfisk
	Tetrapturus georgii	Rundskællet spydfisk
	Tetrapturus pfluegeri	Langnæbbet spydfisk
Xiphiidae	*Xiphias gladius*	Sværdfisk
Alopiidae	*Alopias superciliosus*	Storøjet rævehaj
Carcharhinidae	*Carcharhinus falciformis*	Silkehaj
	Carcharhinus longimanus	Hvidtippet haj
	Prionace glauca	Blåhaj

Familie	Latinsk navn	Dansk navn
Lamnidae	*Isurus oxyrinchus*	Kortfinnet makohaj
	Lamna nasus	Sildehaj
Sphyrnidae	*Sphyrna* spp.	Hammerhajer
Coryphaenidae	*Coryphaena hippurus*	Guldmakrel

BILAG II

RETNINGSLINJER FOR UDARBEJDELSEN AF FORVALTNINGSPLANER FOR ANORDNINGER TIL TILTRÆKNING AF FISK (FAD'ER)

FAD-forvaltningsplanen for CPC'ers not- og stangfartøjsflåder skal omfatte følgende:

1) Beskrivelse
   a) FAD-typer: AFAD = forankret; DFAD = drivende
   b) Type sømærke/bøje
   c) Maksimalt antal FAD'er, der må anvendes pr. notfartøj og pr. FAD-type
   d) Minimumsafstand mellem AFAD'er
   e) Foranstaltninger til reduktion og anvendelse af utilsigtede bifangster
   f) Overvejelser vedrørende samspillet med andre redskabstyper
   g) Erklæring om eller politik for »FAD-ejerskab«
2) Institutionelle ordninger
   a) Institutionelt ansvar for FAD-forvaltningsplanen
   b) Procedure for ansøgning om tilladelse til anvendelsen af FAD'er
   c) Fartøjsejerens og -førerens ansvar i forbindelse med udsætning og anvendelse af FAD'er
   d) Politik for udskiftning af FAD'er
   e) Supplerende rapporteringsforpligtelser i tillæg til dem, der er fastsat i denne forordning
   f) Politik for løsning af konflikter i forbindelse med FAD'er
   g) Detaljerede oplysninger om område- eller periodelukninger, f.eks. territorialfarvande, sejlruter, områder i nærheden af ikkeindustrielt fiskeri osv.
3) Specifikationer for og krav til konstruktionen af FAD'er
   a) Konstruktionskarakteristika for FAD'er (en beskrivelse)
   b) Krav til belysning
   c) Radarreflektorer
   d) Synlighedsafstand
   e) Mærkning og identifikation af FAD'er
   f) Mærkning og identifikation af sømærker (krav om serienummer)
   g) Mærkning og identifikation af ekkolodsbøjer (krav om serienummer)
   h) Satellit-transceivere
   i) Undersøgelser af bionedbrydelige FAD'er
   j) Forebyggelse af tab eller manglende bjergning af FAD'er
   k) Forvaltning af FAD-bjergning
4) FAD-forvaltningsplanens gyldighedsperiode
5) Midler til overvågning og gennemgang af FAD-forvaltningsplanens gennemførelse

BILAG III

LISTE OVER FAD'ER, DER ER SAT UD, PR. KVARTAL

FAD-identifikator		Type FAD og elektronisk udstyr		FAD'ens konstruktionskarakteristika				Observation
FAD-mærkning	Tilknyttet sømærke-ID	FAD-type	Det tilknyttede sømærkes og/eller elektroniske udstyrs type	FAD'ens flydedel		Den del af FAD'en, der hænger under vandet		
				Dimensioner	Materialer	Dimensioner	Materialer	
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(4)	(6)	(7)
…	…	…	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…	…	…

(1) Hvis FAD'ens eller det tilknyttede sømærkes mærkning eller ID mangler eller er ulæselig, skal dette nævnes sammen med samtlige foreliggende oplysninger, som kan bidrage til at identificere FAD'ens ejer.
(2) Forankret FAD, drivende naturlig FAD eller drivende konstrueret FAD.
(3) F.eks. GPS, ekkolod osv. Hvis der ikke er knyttet elektronisk udstyr til FAD'en, skal dette angives.
(4) F.eks. bredde, længde, højde, dybde, maskestørrelse osv.
(5) Angiv, hvilket materiale FAD'en og dækmaterialet er fremstillet af, og om det er bionedbrydeligt.
(6) F.eks. net, reb, palmeblade osv. samt angiv, hvilket indfiltringsmateriale der er anvendt, og om det er bionedbrydeligt.
(7) I denne rubrik angives oplysninger om belysningsspecifikationer, radarreflektorer og synlighedsafstand.

BILAG IV

KRAV TIL OBSERVATØRER PÅ FARTØJER, DER FISKER EFTER TROPISK TUN I DE GEOGRAFISKE OMRÅDER, HVOR DER ER INDFØRT PERIODE- OG OMRÅDELUKNING

1. Observatørerne skal have følgende kvalifikationer for at kunne udføre deres opgaver:

   — tilstrækkelig erfaring til at identificere arter og fiskeredskaber

   — tilstrækkeligt kendskab til ICCAT's bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger, hvilket dokumenteres ved et bevis, som udstedes af medlemsstaten på grundlag af ICCAT's uddannelsesretningslinjer

   — evne til at observere og registrere korrekt

   — tilstrækkeligt kendskab til sproget i den flagstat, som det observerede fartøj hører under.

2. Observatørerne må ikke være besætningsmedlemmer på det observerede fiskerfartøj, og de:

   a) skal være statsborgere i en af CPC'erne

   b) skal være i stand til at udføre de opgaver, der er angivet i punkt 3

   c) må ikke have aktuelle finansielle eller andre gunstige interesser i fiskeriet efter tropisk tun.

Observatørernes opgaver

3. Observatørerne har navnlig til opgave at:

   a) overvåge fiskerfartøjets overholdelse af de relevante bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger, der er vedtaget af ICCAT-Kommissionen.

      Observatørerne skal navnlig:

      i) registrere og rapportere om det udførte fiskeri

      ii) observere og anslå fangsterne og kontrollere oplysningerne i logbogen

      iii) spotte og registrere fartøjer, der ser ud til at fiske i strid med ICCAT's bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger

      iv) kontrollere fartøjets position, når det fisker

      v) på ICCAT's anmodning og på grundlag af instrukser fra ICCAT's Stående Udvalg for Forskning og Statistik udføre videnskabeligt arbejde, såsom indsamling af opgave II-data

   b) under behørig hensyntagen til deres egen sikkerhed straks rapportere om ethvert fiskeri knyttet til FAD'er, som udøves af fartøjet i det område og den periode, der er omhandlet i artikel 11

   c) udfærdige almindelige rapporter med de oplysninger, der er indsamlet i henhold til dette punkt 3, og give fartøjsføreren mulighed for at indføre enhver relevant oplysning deri.

4. Observatørerne skal behandle alle oplysninger om fiskerfartøjernes fiskeri og omladning fortroligt og acceptere dette krav skriftligt som betingelse for at blive udpeget som observatør.

5. Observatørerne skal overholde kravene i de love og forskrifter, der gælder i den flagmedlemsstat, under hvis jurisdiktion det fartøj, som observatøren er udpeget til at observere, hører.

6. Observatørerne skal respektere hierarkiet og de generelle adfærdsregler, der gælder for fartøjets samlede besætning, forudsat at sådanne regler hverken griber ind i observatørernes forpligtelser i henhold til dette program eller de forpligtelser, der er angivet i punkt 7.

Flagmedlemsstatens forpligtelser

7. Flagmedlemsstaterne og fiskerfartøjsførerne har navnlig følgende forpligtelser over for observatørerne:

   a) Observatørerne skal have adgang til fartøjets besætning og til redskaber og udstyr

b) Efter anmodning skal observatørerne også gives adgang til følgende udstyr, hvis det findes på det fartøj, de er udpeget til at observere, således at de lettere kan udføre de opgaver, der er angivet i punkt 3:

   i) satellitnavigationsudstyr

   ii) radarbilledskærme, når de er i brug

   iii) elektroniske kommunikationsmidler.

c) Observatørerne skal have kost og logi og adgang til passende sanitære faciliteter, idet standarden skal være den samme som for officerer

d) Observatørerne skal have tilstrækkelig plads på broen eller i styrehuset til kontorarbejde samt en plads på dækket, der gør det muligt for dem at udføre deres observationsopgaver, og

e) Flagmedlemsstaten sikrer, at fartøjsførere, besætning og fartøjsejere ikke hindrer, truer, forstyrrer, påvirker, bestikker eller forsøger at bestikke observatørerne under deres opgaveudførelse.

BILAG V

TEKNISKE MINIMUMSNORMER FOR AFBØDENDE FORANSTALTNINGER

Afbødende foranstaltning	Beskrivelse	Specifikation
Nattræk med et minimum af dæklys	Intet træk mellem nautisk morgentusmørke og nautisk aftentusmørke. Dæklys holdes til et minimum.	Nautisk aftentusmørke og nautisk morgentusmørke defineres som i den nautiske almanak for den relevante breddegrad, lokaltid og dato. Dæklyset skal overholde minimumsstandarderne for sikkerhed og navigation.
Skræmmeliner (toriliner)	Skræmmeliner anvendes til at skræmme fugle væk under sætning af langliner, således at de ikke kommer for nær tavserne.	For fartøjer med en længde på 35 m eller derover: — anvendes mindst én skræmmeline. Der opfordres til, at fartøjer, hvis det er praktisk muligt, anvender endnu en toristang og en skræmmeline, hvis der er mange eller meget aktive fugle; begge toriliner bør anvendes samtidig, idet der anbringes én på hver side af den langline, der sættes — den del af skræmmelinerne, der befinder sig i luften, skal have en længde på 100 m eller derover — der skal anvendes skræmmebånd, der er så lange, at de når havets overflade under stille vejrforhold — de lange skræmmebånd skal anbringes med højst 5 meters afstand. For fartøjer med en længde på under 35 m: — anvendes mindst én skræmmeline — den del af skræmmelinen, der befinder sig i luften, skal have en længde på 75 m eller derover — der skal anvendes lange og/eller korte skræmmebånd (med en længde på over 1 m), som anbringes med følgende afstande: — korte skræmmebånd: anbringes med en afstand på højst 2 m. — lange skræmmebånd: anbringes med en afstand på højst 5 m på de første 55 m af skræmmelinen. Yderligere anvisninger findes i nedenstående supplerende vejledning i udformning og anvendelse af toriliner.
Synk	Synk sættes på forfangene, inden linen sættes.	Et eller flere synk på over 45 g i alt inden for en afstand på 1 m fra krogen, eller Et eller flere synk på over 60 g i alt inden for en afstand på 3,5 m fra krogen, eller Et eller flere synk på over 98 g i alt inden for en afstand på 4 m fra krogen.

SUPPLERENDE VEJLEDNING I UDFORMNING OG ANVENDELSE AF TORILINER

Indledning

De tekniske minimumsstandarder for anvendelse af toriliner findes i tabellen ovenfor. Denne vejledning er tænkt som hjælp til udarbejdelse og gennemførelse af regler vedrørende langlinefiskerfartøjers anvendelse af toriliner. Selv om vejledningen er ret udførlig, opfordres der til at forbedre torilinernes effektivitet ved at forsøge sig frem under overholdelse af kravene i ovenstående tabel. Vejledningen tager hensyn til forskellige miljø- og driftsforhold såsom vejret, sættehastighed og fartøjsstørrelse, som alle har indflydelse på torilinens funktion og udformning, når det gælder beskyttelse af madding mod fugle. Torilinernes udformning og brug kan ændres for at tage hensyn til disse forskellige forhold, forudsat at linens effektivitet ikke forringes. Det forventes, at udformningen af toriliner hele tiden videreudvikles, og denne vejledning bør derfor tages op til fornyet vurdering i fremtiden.

Udformning af toriline

1. Hvis der anbringes en hensigtsmæssig anordning på den del af torilinen, der befinder sig i vandet, og som kan trækkes efter linen, vil den del, der befinder sig over vandet, rettes bedre ud.

2. Det stykke af linen, der er over vandet, bør være tilstrækkelig let til, at dets bevægelser er uforudsigelige, for at undgå at fugle sætter sig på linen, og tilstrækkelig tungt til, at linen ikke forskubbes af vinden.

3. Linen fastgøres bedst til fartøjet med en solid tromle og svirvel for at begrænse sammenfiltring af linen.

4. Skræmmebåndene bør fremstilles af materiale, som er iøjnefaldende og giver livlige, uforudsigelige bevægelser (f.eks. en stærk tynd tråd i et rør af rød polyuretan), og som hænger ned fra torilinen, hvortil de er fastgjort med en trevejssvirvel (igen for at begrænse sammenfiltring).

5. Hvert skræmmebånd bør bestå af to eller flere enkeltbånd.

6. Hvert båndpar bør være fastgjort med en holder, der kan tages af linen, så denne bliver nemmere at stuve.

Anvendelse af toriliner

1. Linen bør hænge ned fra en stang, der er fastgjort til fartøjet. Toristangen bør være så høj som muligt, så linen kan beskytte maddingen et godt stykke ud fra bådens agterende og ikke bliver filtret sammen med fiskeredskaber. Jo højere stangen er, jo bedre beskyttelse. F.eks. kan en højde på ca. 7 m over vandlinjen give ca. 100 meters beskyttelse af maddingen.

2. Hvis fartøjet kun anvender én toriline, bør den sættes på den side af den synkende madding, som vinden kommer fra. Hvis der sættes kroge med madding ud fra fartøjets side på den anden side af kølvandet, bør torilinen fastgøres til et punkt, der er flere meter ude fra den side af fartøjet, hvor maddingen sættes ud. Hvis fartøjet anvender to toriliner, bør krogene med maddingen sættes ud i området mellem de to toriliner.

3. Brug af flere toriliner opfordres for at opnå en endnu bedre beskyttelse af maddingen mod fugle.

4. Da linerne kan knække eller blive filtret sammen, bør der medføres ekstra toriliner til at erstatte dem, således at fiskeriet kan fortsættes uden afbrydelse. Der kan inkorporeres udløsningssystemer i torilinen for at minimere sikkerheds- og driftsproblemer i tilfælde af, at en langline ikke flyder korrekt eller filtres sammen med den del af torilinen, der er i vandet.

5. Når der fiskes med en maskine til udsmidning af madding, skal fiskerne koordinere maskinens og torilinens anvendelse ved at sikre, at maskinen smider maddingen ud direkte i et område, der er beskyttet af torilinen. Når der benyttes en eller flere maskiner, som gør det muligt at smide madding ud til både bagbord og styrbord, bør der anvendes to toriliner.

6. Hvis tavserne sættes ud ved håndkraft, bør fiskerne sørge for, at krogene med maddingen og de sammenrullede tavser sættes ud i det område, som er beskyttet af torilinen, idet det undgås at sætte dem ud i skruevandet, som kan reducere synkehastigheden.

7. Fiskere opfordres til at installere manuelle, elektriske eller hydrauliske spil for nemmere at kunne rulle torilinerne ud og hente dem ind igen.

BILAG VI

DETALJEREDE KRAV VEDRØRENDE BEFRIELSE AF HAVSKILDPADDER

Vedrørende praksis for sikker håndtering af skildpadder:

i) Hvis en havskildpadde skal hales op af vandet, anvendes der en passende kurv eller ketsjer, som er beregnet til at hale en havskildpadde, som sidder fast i en krog eller er viklet ind i et redskab, om bord. Havskildpadder må ikke hales om bord ved hjælp af en fiskeline, som sidder fast på eller er viklet om havskildpaddens krop. Hvis havskildpadden ikke kan hales sikkert op af vandet, bør besætningen klippe linen så tæt på krogen som muligt uden at påføre havskildpadden yderligere unødig skade.

ii) Hvis en havskildpadde tages om bord, skal fartøjsføreren eller besætningen vurdere, hvilken tilstand dyret er i efter at have været fanget eller viklet ind i redskaber, inden dyret genudsættes. En havskildpadde, der har svært ved at bevæge sig, eller som ikke reagerer, beholdes om bord, hvis det er praktisk muligt, og bistås på en måde, som øger dens overlevelseschancer mest muligt, før den genudsættes. Denne praksis er beskrevet mere detaljeret i FAO's retningslinjer til reduktion af havskildpaddedødelighed i fiskeriet.

iii) I det omfang, det er praktisk muligt, skal havskildpadder, der håndteres i forbindelse med fiskeri eller nationale observatørprogrammer (f.eks. mærkning), håndteres på en måde, som er i overensstemmelse med FAO's retningslinjer til reduktion af havskildpaddedødelighed i fiskeriet.

Vedrørende anvendelse af tænger til kapning af line

i) Langlinefartøjer skal om bord medføre tænger til at kappe linen og anvende dem, når det ikke er muligt at fjerne krogen uden at skade havskildpadderne, når de sættes fri.

ii) Andre typer fartøjer, der anvender redskaber, som havskildpadder kan blive viklet ind i, skal om bord medføre tænger til at kappe redskabet og anvende disse værktøjer til at frigøre dyret sikkert fra redskabet og sætte det fri.

Vedrørende anvendelse af afkrogningsværktøj:

i) Langlinefartøjer skal om bord medføre værktøj, der muliggør effektiv fjernelse af kroge fra havskildpadder.

ii) Hvis havskildpadden har slugt krogen, gøres der intet forsøg på at fjerne den. I stedet kappes linen så tæt på krogen som muligt uden at påføre havskildpadden yderligere unødig skade.

BILAG VII

OMLADNING I HAVN

1. Ved omladning i havn fra EU-fartøjer eller ved omladning i EU-havne af tun og beslægtede arter samt andre arter, der er fanget i forbindelse med disse arter i ICCAT-konventionsområdet, følges følgende procedurer:

Meddelelsesforpligtelser

2. Fiskerfartøjet

2.1. Fiskerfartøjets fører skal mindst 48 timer før omladningen meddele havnestatens myndigheder navnet på transportfartøjet og dato/tidspunkt for omladningen.

2.2. Fiskerfartøjets fører skal på omladningstidspunktet meddele sin flagmedlemsstat følgende:

— de mængder tun og beslægtede arter, der skal omlades, om muligt angivet på bestandsniveau

— de mængder af andre arter fanget sammen med tun og beslægtede arter, som skal omlades, angivet for hver art, hvis dette vides

— omladningsdato og -sted

— modtagertransportfartøjets navn, registernummer og flag og

— den geografiske position, hvor fangsterne er foretaget i overensstemmelse med ICCAT's statistiske områder, angivet for hver art og, hvis det er relevant, på bestandsniveau.

2.3. Det berørte fiskerfartøjs fører udfylder en ICCAT-omladningsopgørelse og sender den senest 15 dage efter omladningen til sin flagmedlemsstat sammen med fartøjets nummer i ICCAT's fiskerfartøjsregister, hvis et sådant haves.

3. Modtagerfartøj

3.1. Senest 24 timer før omladningen påbegyndes, og når omladningen er afsluttet, skal modtagertransportfartøjets fører underrette havnestatsmyndighederne om de fangstmængder tun og beslægtede arter, der er omladet til fartøjet, og udfylde en ICCAT-omladningsopgørelse og sende den til de kompetente myndigheder inden for en frist på 24 timer.

3.2. Modtagertransportfartøjets fører skal senest 48 timer før landing udfylde en ICCAT-omladningsopgørelse og sende den til landingsstatens kompetente myndigheder.

Havne- og landingsstaters samarbejde

4. Havnestaten og landingsstaten omhandlet i punkterne ovenfor gennemgår de oplysninger, der er modtaget i henhold til bestemmelserne i dette bilag, herunder om nødvendigt også i samarbejde med fiskerfartøjets flag-CPC, for at kontrollere, om der er overensstemmelse mellem de fangster, omladninger og landinger, som hvert fartøj har rapporteret. Kontrollen foretages således, at den er til mindst mulig gene og ulejlighed for fartøjet, og således at det ikke går ud over fiskens kvalitet.

Rapportering

5. Hvert fiskerfartøjs flagmedlemsstat angiver i sin årsrapport til ICCAT de nærmere oplysninger om de omladninger, som dens fartøjer har foretaget.

BILAG VIII

ICCAT'S REGIONALE OBSERVATØRPROGRAM VEDRØRENDE OMLADNINGER TIL HAVS

1. Medlemsstaterne pålægger transportfartøjer, der er opført i ICCAT's register over fartøjer med tilladelse til at modtage omladninger i ICCAT-konventionsområdet, og som omlader til havs, at have en regional ICCAT-observatør om bord ved hver omladning i ICCAT-konventionsområdet.

2. Observatørerne udpeges af ICCAT til at observere om bord på transportfartøjer med tilladelse til at modtage omladninger i ICCAT-konventionsområdet fra store pelagiske langlinefartøjer, der fører flag fra CPC'er, som gennemfører ICCAT's regionale observatørprogram.

Udpegelse af observatører

3. De udpegede observatører skal have følgende kvalifikationer for at kunne udføre deres opgaver:

   — demonstreret evne til at identificere ICCAT-arter og fiskeredskaber, idet der foretrækkes observatører, der har erfaring som observatør om bord på pelagiske langlinefartøjer

   — tilstrækkeligt kendskab til ICCAT's bevarelses- og håndhævelsesforanstaltninger

   — evne til at observere og registrere korrekt

   — tilfredsstillende kendskab til sproget i den flagstat, som det observerede fartøj hører under.

Observatørernes forpligtelser

4. Observatørerne:

   a) skal have afsluttet den tekniske uddannelse, der kræves i henhold til ICCAT's retningslinjer

   b) må ikke være statsborgere eller borgere i modtagertransportfartøjets flagstat

   c) skal være i stand til at udføre de opgaver, der er angivet i punkt 5

   d) skal være opført på den liste over observatører, som ICCAT holder ajour

   e) må ikke være medlem af besætningen på det store pelagiske langlinefartøj eller transportfartøjet eller ansat i den virksomhed, der ejer langlinefartøjet eller transportfartøjet.

5. Observatøren skal overvåge, at det store pelagiske langlinefartøj og transportfartøjet overholder de relevante bevarelses- og forvaltningsforanstaltninger, der er vedtaget af ICCAT. Observatøren har navnlig til opgave at:

5.1. aflægge besøg på det store pelagiske langlinefartøj, som har til hensigt at omlade til et transportfartøj, idet der tages højde for de spørgsmål, der er omhandlet i punkt 9, og før omladningen finder sted at:

   a) kontrollere, at fiskerfartøjet har en gyldig licens eller tilladelse til at fange tun og beslægtede arter og de øvrige arter, der fanges sammen med disse i ICCAT-konventionsområdet

   b) kontrollere de forhåndstilladelser til at omlade på havet, som fiskerfartøjet har fået udstedt af flag-CPC'en og i givet fald kyststaten

   c) kontrollere og registrere de samlede fangstmængder om bord for hver art og om muligt på bestandsniveau samt de mængder, der skal omlades til transportfartøjet

   d) kontrollere, at fartøjsovervågningssystemet (FOS) fungerer, samt undersøge logbogen og kontrollere oplysningerne heri, hvis det er muligt

   e) kontrollere, om der eventuelt er fangster om bord, som stammer fra overførsler fra andre fartøjer, og kontrollere de dokumenter, der vedrører sådanne overførsler

   f) hvis der er noget, der tyder på, at fiskerfartøjet er involveret i overtrædelser, straks rapportere overtrædelserne til transportfartøjets fører (under behørig hensyntagen til sikkerheden) og til den virksomhed, som gennemfører observatørprogrammet, som straks videresender oplysningerne til myndighederne i fiskerfartøjets flag-CPC, og

   g) registrere resultaterne af de undersøgelsesopgaver, vedkommende har udført om bord på fartøjet, i observationsrapporten.

5.2. Observere transportfartøjets aktiviteter og:

a) registrere og rapportere de omladningsaktiviteter, der er udført

b) kontrollere fartøjets position under omladning

c) observere og anslå mængderne af tun og beslægtede arter, der omlades, for hver art, hvis dette vides, og om muligt på bestandsniveau

d) observere og anslå mængderne af andre arter, der er fanget sammen med tun og beslægtede arter, for hver art, hvis dette vides

e) kontrollere og registrere navnet på det store pelagiske langlinefartøj samt dets ICCAT-registernummer

f) kontrollere oplysningerne i omladningsopgørelsen, herunder ved at sammenholde dem med det store pelagiske langlinefartøjs logbog, hvis dette er muligt

g) attestere oplysningerne i omladningsopgørelsen

h) underskrive omladningsopgørelsen og

i) observere og anslå mængden af varer for hver enkelt art, når de losses i den havn, hvor observatøren sættes i land, med henblik på at kontrollere, at de stemmer overens med de mængder, der er modtaget under omladning på havet.

5.3. Derudover skal observatøren:

a) udfærdige en daglig rapport over transportfartøjets omladningsaktiviteter

b) udfærdige almindelige rapporter med de oplysninger, der er indsamlet som led i observatørens opgaver, og give fartøjsføreren mulighed for at indføre enhver relevant oplysning deri

c) sende ICCAT's sekretariat den i punkt b) omhandlede almindelige rapport senest 20 dage efter observationsperiodens afslutning

d) udføre de øvrige opgaver, som ICCAT har fastlagt.

6. Observatørerne skal behandle alle oplysninger om de store pelagiske langlinefartøjers fiskeri og om disse fartøjers ejere fortroligt og acceptere dette krav skriftligt som betingelse for at blive udpeget som observatør.

7. Observatørerne skal overholde kravene i de love og forskrifter, der gælder i den flagmedlemsstat og, hvis det er relevant, den kyststat, under hvis jurisdiktion det fartøj, som observatøren er udpeget til at observere, hører.

8. Observatørerne skal respektere hierarkiet og de generelle adfærdsregler, som gælder for fartøjets samlede besætning, forudsat at disse regler ikke griber ind i observatørernes forpligtelser i henhold til dette program eller i de forpligtelser, der påhviler fartøjets besætning, jf. punkt 9.

Ansvar for transportfartøjers flagstater

9. I forbindelse med gennemførelsen af det regionale observatørprogram gælder der for transportfartøjernes flagstater og førerne af disse fartøjer navnlig følgende betingelser:

a) Observatørerne skal have adgang til fartøjets besætning, til relevante dokumenter og til redskaber og udstyr

b) Observatørerne skal også på anmodning gives adgang til følgende udstyr, hvis det findes på det fartøj, de er udpeget til at observere, således at de lettere kan udføre de opgaver, der er angivet i punkt 5:

i) satellitnavigationsudstyr

ii) radarbilledskærme, når de er i brug

iii) elektroniske kommunikationsmidler og

iv) den vægt, der anvendes til vejning af omladte varer

c) Observatørerne skal have kost og logi og adgang til passende sanitære faciliteter, idet standarden skal være den samme som for officerer

d) Observatørerne skal have tilstrækkelig plads på broen eller i styrehuset til kontorarbejde og en plads på dækket, der gør det muligt for dem at udføre deres observationsopgaver

e) Det overlades til observatørerne at vælge det mest hensigtsmæssige sted og den mest hensigtsmæssige metode til at overvåge omladningsaktiviteterne og anslå, hvilke mængder af de forskellige arter/bestande der omlades. I den henseende tilgodeser transportfartøjets fører under behørig hensyntagen til sikkerheden og de praktiske omstændigheder observatørens behov, herunder placerer på anmodning varerne midlertidigt på transportfartøjets dæk, således at observatøren kan inspicere dem, og giver observatørerne tilstrækkelig tid til at udføre deres opgaver. Observationen skal foregå således, at den er til mindst mulig gene og ikke går ud over kvaliteten af de varer, der omlades

f) I lyset af bestemmelserne i punkt 10 sørger transportfartøjets fører for, at observatøren får al nødvendig assistance med henblik på sikker transport mellem transportfartøjet og fiskerfartøjet, når vejret og de øvrige forhold tillader en sådan transport, og

g) Flagmedlemsstaterne sikrer, at fartøjsførere, besætning og fartøjsejere ikke hindrer, truer, forstyrrer, påvirker, bestikker eller forsøger at bestikke observatørerne under deres arbejde.

De store pelagiske langlinefartøjers ansvar under omladning

10. Observatørerne skal have mulighed for at komme om bord på fiskerfartøjet, hvis vejret og de øvrige forhold tillader det, og skal have adgang til besætningen, de relevante dokumenter og de områder af fartøjet, der er nødvendige med henblik på udførelsen af de opgaver, der er angivet i punkt 5. Fiskerfartøjets fører sørger for, at observatøren får al nødvendig assistance med henblik på sikker transport mellem transportfartøjet og fiskerfartøjet. Hvis forholdene udgør en uacceptabel risiko for observatørens sikkerhed, således at det ikke er praktisk muligt for observatøren at komme om bord på det store pelagiske langlinefartøj, før omladningen påbegyndes, må omladningen alligevel gennemføres.

Observationsgebyrer

11. Udgifterne til gennemførelse af dette program finansieres af de CPC'er, hvis flag de store pelagiske langlinefartøjer, der har til hensigt at deltage i omladning, fører. Gebyret beregnes på grundlag af de samlede udgifter til programmet. Gebyret indbetales på en særlig konto oprettet af ICCAT's sekretariat, og ICCAT's sekretariat administrerer kontoen til gennemførelse af programmet.

12. Ingen store pelagiske langlinefartøjer må deltage i programmet for observation af omladning på havet, medmindre de i punkt 11 krævede gebyrer er betalt.

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2108

af 15. november 2017

om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe

(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 Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at fastholde det høje sikkerhedsniveau og den deraf følgende høje grad af passagertillid, som de fælles sikkerhedsstandarder, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ([3]), har ført til, og for at sikre lige vilkår er det nødvendigt at forbedre anvendelsen af nævnte direktiv. Direktiv 2009/45/EF bør kun finde anvendelse på de passagerskibe og -fartøjer, som direktivets sikkerhedsstandarder blev udformet med henblik på. En række specifikke skibstyper bør derfor udelukkes fra nævnte direktivs anvendelsesområde, navnlig tenderbåde, sejlskibe og skibe, der, f.eks. til offshoreanlæg, transporterer uddannet personale, som ikke er beskæftiget med skibets drift.

(2) Tenderbåde på skibe anvendes til at transportere passagerer direkte mellem passagerskibe og land ad den kortest mulige, sikre sørute. De er ikke egnede og bør ikke anvendes til andre former for tjenester såsom sightseeingture langs kysten. Til sådanne ture bør anvendes skibe, der opfylder kyststatens krav til passagerskibe som angivet bl.a. i IMO's retningslinjer (MSC.1/Circ. 1417 om retningslinjer for tenderbåde på passagerskibe). Medlemsstaterne og Kommissionen bør fremme drøftelser i IMO med henblik på at revidere retningslinjerne for at øge sikkerheden. Kommissionen bør vurdere behovet for at gøre retningslinjerne obligatoriske.

(3) Direktiv 2009/45/EF udelukker passagerskibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, fra sit anvendelsesområde. Sejlskibe bør ikke certificeres i overensstemmelse med dette direktiv, hvis deres mekaniske drivkraft alene er beregnet til brug som hjælpekraft og i nødsituationer. Kommissionen bør derfor vurdere behovet for fælles europæiske krav til denne kategori af passagerskibe senest i 2020.

(4) Offshoreanlæg betjenes af fartøjer, der transporterer offshoreteknikere. Disse offshoreteknikere skal fuldføre og bestå et obligatorisk sikkerhedskursus og opfylde visse obligatoriske helbredskriterier. De bør derfor omfattes af andre og specifikke sikkerhedsregler, der ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Medlemsstaterne og Kommissionen bør aktivt støtte IMO's igangværende arbejde vedrørende sikkerhedsstandarder for offshorefartøjer på grundlag af IMO-resolution MSC.418(97).

([1]) EUT C 34 af 2.2.2017, s. 167.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 4.10.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2017.
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

(5) Programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit) har vist, at ikke alle medlemsstater certificerer aluminiumsskibe i henhold til direktiv 2009/45/EF. Dette skaber en uensartet situation, der underminerer målet om at opnå et fælles, højt sikkerhedsniveau for passagerer, der sejler indenrigs i Unionen. For at undgå uensartet anvendelse som følge af forskellige fortolkninger af definitionen af aluminium som et tilsvarende materiale og anvendeligheden af de dertil svarende brandsikkerhedsstandarder, hvilket medfører forskellige fortolkninger af direktivets anvendelsesområde, bør definitionen af »tilsvarende materiale« i direktiv 2009/45/EF præciseres. Medlemsstaterne bør have mulighed for at vælge strengere brandforebyggelsesforanstaltninger i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv vedrørende supplerende sikkerhedskrav.

(6) Et betydeligt antal passagerskibe, der er bygget af aluminiumslegering, sørger for faste og hyppige søvejsforbindelser mellem forskellige havne i en medlemsstat. Idet overholdelse af dette direktivs krav ville have alvorlige konsekvenser for sådan befordring og de dertil knyttede socioøkonomiske forhold samt finansielle og tekniske virkninger for eksisterende og nye skibe, bør disse medlemsstater have mulighed for i en begrænset periode at anvende national ret på sådanne passagerskibe, samtidig med at der opretholdes et forsvarligt sikkerhedsniveau.

(7) Med henblik på at øge den retlige klarhed og sammenhæng og dermed øge sikkerhedsniveauet bør en række definitioner og henvisninger ajourføres og yderligere tilpasses de internationale regler eller EU-reglerne på området. I den forbindelse er det vigtigt at undgå at ændre det nuværende anvendelsesområde for direktiv 2009/45/EF. Navnlig bør definitionen af traditionelt skib bringes i bedre overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([1]), mens de nuværende kriterier for byggeår og materialetype bevares. Definitionen af fritidsfartøj bør bedre tilpasses den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen fra 1974).

(8) For så vidt angår proportionalitetsprincippet, har det vist sig vanskeligt at tilpasse de nuværende forskrifter, der er afledt af SOLAS-konventionen fra 1974, til små passagerfartøjer med en længde på under 24 meter. Desuden bygges små skibe primært i andre materialer end stål. Derfor er kun et meget begrænset antal af sådanne skibe certificeret i henhold til direktiv 2009/45/EF. Da der ikke er specifikke betænkeligheder vedrørende sikkerhed, og da direktiv 2009/45/EF ikke indeholder passende standarder, bør skibe med en længde på under 24 meter derfor undtages fra dette direktivs anvendelsesområde og gøres til genstand for specifikke sikkerhedsstander fastlagt af medlemsstaterne, som bedre er i stand til at vurdere lokale begrænsninger for disse skibes sejlads, når det drejer sig om afstanden til kysten eller en havn og om vejrforhold. Når medlemsstaterne fastlægger disse standarder, bør de tage hensyn til retningslinjer, der skal offentliggøres af Kommissionen. Disse retningslinjer bør, hvis det er relevant, tage hensyn til eventuelle internationale aftaler og konventioner under IMO og bør undgå at indføre yderligere krav, der går videre end de eksisterende internationale regler. Kommissionen opfordres til at vedtage sådanne retningslinjer hurtigst muligt.

(9) Med henblik på yderligere at forenkle de definitioner af havområder, der er fastsat i direktiv 2009/45/EF, og for at mindske byrden på medlemsstaterne bør overflødige og uhensigtsmæssige kriterier fjernes. Samtidig med at sikkerhedsniveauet opretholdes, bør definitionen af havområder, hvor skibe i klasse C og D må sejle, forenkles ved at fjerne kriteriet »hvor skibbrudne kan bringes i land« og fjerne »afstanden til en nødhavn« i forbindelse med fastlæggelsen af havområderne. En given kystlinjes egnethed som nødhavn er et dynamisk parameter, som medlemsstaterne kun kan vurdere i det enkelte tilfælde. Hvor det er nødvendigt bør eventuelle driftsmæssige begrænsninger for et bestemt skib i forbindelse med dets afstand fra en nødhavn angives i sikkerhedscertifikatet for passagerskibe (»Passenger Ship Safety Certificate«).

(10) På grund af de særlige geografiske og vejrmæssige forhold og det store antal øer, der skal betjenes regelmæssigt og hyppigt i Grækenland, både med hensyn til forbindelsen til fastlandet og øerne imellem, og det deraf følgende store antal mulige søvejsforbindelser bør Grækenland kunne fravige kravet om fastlæggelse af havområder. Grækenland bør i stedet kunne klassificere passagerskibe i henhold til den specifikke sørute, hvor de sejler, samtidig med at de samme kriterier for klasser af passagerskibe og de samme sikkerhedsstandarder opretholdes.

(11) Med henblik på at undgå utilsigtede negative konsekvenser af de gældende bestemmelser, i overensstemmelse med hvilke ombyggede fragtskibe ikke må anses for at være nye passagerskibe, bør det præciseres, at kravene vedrørende ombygning ikke kun finder anvendelse på eksisterende passagerskibe, men på alle skibe.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

(12) Da en havnestat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF ([1]) kan foretage inspektion af et passagerskib eller et højhastighedspassagerfartøj, der fører et andet flag end havnestatens flag, når det er i indenrigsfart, er de særlige bestemmelser i artikel 5, stk. 3, i direktiv 2009/45/EF overflødige og bør udgå.

(13) I betragtning af forskellene i fremgangsmåden mellem kravene i SOLAS-konventionen fra 1974 om stabilitet ved havari og Unionens særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe ved havari, der findes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF ([2]), bør behovet for direktiv 2003/25/EF og dets merværdi vurderes på grundlag af, om disse krav i SOLAS-konventionen fra 1974 sikrer samme sikkerhedsniveau.

(14) For at øge gennemsigtigheden og gøre det lettere for medlemsstaterne at meddele fritagelser og tilsvarende og supplerende sikkerhedsforanstaltninger bør Kommissionen oprette og vedligeholde en database. Den bør indeholde de meddelte foranstaltninger som udkast og i deres vedtagne form. De vedtagne foranstaltninger bør gøres offentligt tilgængelige.

(15) I betragtning af de ændringer, der følger af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), bør de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at gennemføre direktiv 2009/45/EF, ajourføres i overensstemmelse hermed. Gennemførelsesretsakter bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([3]).

(16) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan og de indhøstede erfaringer og for at øge gennemsigtigheden bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på, om nødvendigt, ikke at anvende ændringer af internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv, og med henblik på ajourføring af de tekniske krav. 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. 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.

(17) Da de specifikke henvisninger i artikel 14 til det igangværende arbejde i IMO er blevet forældede, bør denne artikel udgå. Den internationale indsats' overordnede mål om at forbedre sikkerheden for passagerskibe og skabe lige vilkår er imidlertid fortsat relevante og bør forfølges i overensstemmelse med traktaterne. Med henblik herpå bør medlemsstaterne og Kommissionen inden for IMO's rammer arbejde for at revidere og forbedre reglerne i SOLAS-konventionen fra 1974.

(18) Det er vigtigt, at eventuelle sanktioner, der fastsættes af medlemsstaterne, gennemføres korrekt og er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og har afskrækkende virkning.

(19) På baggrund af den fulde cyklus for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds (EMSA's) kontrolbesøg bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 2009/45/EF senest den 21. december 2026 og forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.

(20) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater, som ikke har søhavne, og som ikke har passagerskibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, en uforholdsmæssig stor administrativ byrde bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv. Det betyder, at de ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe disse betingelser er opfyldt.

(21) Den menneskelige faktor er en grundlæggende del af skibes sikkerhed og de dertil knyttede procedurer. For at bevare et højt sikkerhedsniveau er det nødvendigt at tage hensyn til forbindelsen mellem sikkerhed, leveforholdene om bord, arbejdsvilkår og uddannelse, herunder uddannelse i grænseoverskridende rednings- og nødaktioner i overensstemmelse med internationale krav. Medlemsstaterne og Kommissionen bør derfor spille en proaktiv rolle på internationalt plan for at overvåge og forbedre den sociale dimension for søfarende om bord på skibe.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).
([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22).
([3]) 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).

(22) For at lette gennemførelsesprocessen bør EMSA støtte Kommissionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ([1]).

(23) Direktiv 2009/45/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2009/45/EF

I direktiv 2009/45/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) »internationale konventioner«: følgende konventioner, herunder deres protokoller og ændringer heraf, i deres gældende affattelser:

i) den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen fra 1974), og

ii) den internationale konvention om lastelinjer fra 1966«.

b) Litra b) affattes således:

»b) »regler for intakt stabilitet«: »Code on Intact Stability for all types of ships covered by IMO Instruments«, som er indeholdt i IMO-forsamlingens resolution A.749(18) af 4. november 1993, eller »International Code on Intact Stability« fra 2008, som er indeholdt i IMO-resolution MSC.267(85) af 4. december 2008, i deres gældende affattelser«.

c) Litra g), nr. ii), affattes således:

»ii) deres største hastighed som defineret i regel 1.4.30 i 1994-koden for højhastighedsfartøjer og regel 1.4.38 i 2000-koden for højhastighedsfartøjer er mindre end 20 knob«.

d) Litra m) affattes således:

»m) »bovhøjde«: den bovhøjde, der er defineret i regel 39 i den internationale konvention om lastelinjer fra 1966«.

e) I litra q) affattes første afsnit således:

»q) »havområde«: ethvert havområde eller enhver sørute, der er fastsat i henhold til artikel 4«.

f) Litra r) affattes således:

»r) »havneområde«: et område, som ikke er et havområde fastsat i henhold til artikel 4, som defineret af medlemsstaten med jurisdiktion over det, og som strækker sig ud til de fjernest beliggende faste anlægsdele, som udgør en integrerende del af havnen, eller til grænser defineret ud fra naturlige geografiske karakteristika, som beskytter en flodmunding eller et lignende afskærmet område«.

g) Litra s) udgår.

h) Litra u) affattes således:

»u) »havnestat«: en medlemsstat, til eller fra hvis havn eller havne et skib eller fartøj, der fører et andet flag end denne medlemsstats flag, er i indenrigsfart«.

i) Litra v) affattes således:

»v) »anerkendt organisation«: en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 (*)

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

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

j) Litra y) affattes således:

»y) »bevægelseshæmmede personer«: personer, som har særlige vanskeligheder i forbindelse med benyttelse af offentlige transportmidler, herunder ældre, personer med handicap, personer med nedsatte sensoriske evner samt kørestolsbrugere, gravide og personer, der ledsager mindre børn«.

k) Følgende litraer tilføjes:

»z) »sejlskib«: et skib, der drives frem ved hjælp af sejl, også selv om det er udstyret med mekanisk drivkraft til brug som hjælpekraft og i nødsituationer

za) »tilsvarende materiale«: en aluminiumlegering eller et andet ikkebrændbart materiale, som i sig selv eller ved anvendelse af isolation bibeholder egenskaber, der svarer til ståls i henseende til holdbarhed og mekanisk modstandsevne ved afslutningen af den foreskrevne standardbrandprøvning

zb) »standardbrandprøvning«: en prøvning, hvorved prøveemner af de pågældende skotter eller dæk i en prøveovn udsættes for temperaturer, der ca. svarer til standardkurven for tid og temperatur i overensstemmelse med den prøvningsmetode, som er angivet i International Code for Application of Fire Test Procedures (international kode for anvendelse af brandprøvningsprocedurer) fra 2010, der er indeholdt i IMO-resolution MSC.307(88) af 3. december 2010, i dens gældende affattelse

zc) »traditionelt skib«: enhver type historisk passagerskib konstrueret før 1965 og kopier heraf, som fortrinsvis er bygget af de originale materialer, herunder skibe, der er konstrueret med henblik på at støtte og fremme traditionelle færdigheder og sømandskab, og som tilsammen er levende kulturminder, der drives i henhold til traditionelle principper for sømandskab og traditionelle teknikker

zd) »fritidsfartøj«: et fartøj, som ikke anvendes til erhvervsmæssige formål, uanset typen af fremdriftsmiddel

ze) »tenderbåd«: en båd på et skib, som anvendes til at transportere flere end 12 passagerer mellem et passagerskib, der ligger stille, og land

zf) »offshoreserviceskib«: et skib, der anvendes til befordring af og opholdssted for offshoreteknikere, der ikke udfører arbejde om bord, som er absolut nødvendigt for skibets drift

zg) »offshoreservicefartøj«: et fartøj, der anvendes til befordring af og opholdssted for offshoreteknikere, der ikke udfører arbejde om bord, som er absolut nødvendigt for fartøjets drift

zh) »større reparationer, ombygninger og forandringer«: enhver af følgende:

— forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs dimensioner, såsom forlængelse ved tilføjelse af et nyt midterstykke

— forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs kapacitet med hensyn til passagerbefordring, såsom omdannelse af vogndækket til passagerrum

— forandringer, som i væsentlig grad forøger et skibs levetid, såsom renovering af passagerrum på et helt dæk

— enhver ombygning af en hvilken som helst type skib til et passagerskib.«

2) Artikel 3 affattes således:

»*Artikel 3*

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på følgende passagerskibe og passagerfartøjer, når de er i indenrigsfart, uanset hvilket flag de fører:

a) nye og eksisterende passagerskibe med en længde på 24 meter og derover

b) højhastighedspassagerfartøjer.

Hver medlemsstat sikrer i sin egenskab af havnestat, at passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der fører et tredjelands flag, i fuldt omfang opfylder dette direktivs krav, før de kan sejle i indenrigsfart i denne medlemsstat.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på:

a) passagerskibe, som er:

i) krigsskibe og troppetransportskibe

ii) sejlskibe

iii) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler

iv) fartøjer, som er bygget i andre materialer end stål eller tilsvarende materiale, og som ikke er omfattet af standarderne for højhastighedsfartøjer (res. MSC 36(63) eller MSC.97(73)) eller Dynamically Supported Craft (res. A.373(X))

v) træskibe af primitiv konstruktion

vi) traditionelle skibe

vii) fritidsfartøjer

viii) skibe, der udelukkende er i fart i havneområder

ix) offshoreserviceskibe, eller

x) tenderbåde

b) højhastighedspassagerfartøjer, som er:

i) krigsskibe og troppetransportskibe

ii) fritidsfartøjer

iii) fartøjer, der udelukkende er i fart i havneområder, eller

iv) offshoreservicefartøjer.

3. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som ikke har passagerskibe eller passagerfartøjer, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv bortset fra forpligtelsen fastsat i andet afsnit.

De medlemsstater, der agter at benytte en sådan undtagelse, meddeler senest den 21. december 2019 Kommissionen, om betingelserne herfor er opfyldt, og underretter derefter årligt Kommissionen om enhver senere ændring. Sådanne medlemsstater må ikke tillade, at passagerskibe eller passagerfartøjer, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, fører deres flag, før de har gennemført dette direktiv.«

3) Artikel 4 affattes således:

»*Artikel 4*

Kategorisering af havområder og klasser af passagerskibe

1. Havområder opdeles i følgende kategorier:

»område A«	et havområde uden for havområde B, C og D
»område B«	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 20 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde, men som er uden for område C og D
»område C«	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 5 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde, men uden for havområde D. Desuden skal sandsynligheden for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 2,5 meter, være mindre end 10 % i en periode på ét år ved helårsdrift eller i en bestemt periode ved årstidsbestemt sejlads, såsom drift i sommerhalvåret
»område D«	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 3 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde. Desuden skal sandsynligheden for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 1,5 meter, være mindre end 10 % i en periode på ét år ved helårsdrift eller i en bestemt periode ved årstidsbestemt sejlads, såsom drift i sommerhalvåret.

2. Hver medlemsstat:

a) opstiller og ajourfører, når det er nødvendigt, en liste over havområder inden for dens jurisdiktion

b) fastlægger den indre grænse for det havområde, der er tættest på dens kyst

c) offentliggør listen i en offentlig database, som er tilgængelig på den kompetente søfartsmyndigheds internetsted

d) underretter Kommissionen om, hvor disse oplysninger findes, og underretter den, når listen ændres.

3. Som en undtagelse fra forpligtelsen til at opstille en liste over havområder kan Grækenland opstille og, når det er nødvendigt, ajourføre en liste over søruter, der omfatter søruterne i Grækenland, ved anvendelse af tilsvarende kriterier for de kategorier, der er fastsat i stk. 1.

4. Passagerskibe inddeles i følgende klasser, alt efter hvilke havområder de må sejle i:

»klasse A«	et passagerskib i indenrigsfart i område A, B, C og D
»klasse B«	et passagerskib i indenrigsfart i område B, C og D
»klasse C«	et passagerskib i indenrigsfart i område C og D
»klasse D«	et passagerskib i indenrigsfart i område D.

5. For højhastighedspassagerfartøjer gælder de kategorier, som er defineret i kapitel 1, regel 1.4.10 og 1.4.11, i koden for højhastighedsfartøjer fra 1994 eller kapitel 1, regel 1.4.12 og 1.4.13, i koden for højhastighedsfartøjer fra 2000.«

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 affattes andet afsnit således:

»Hver medlemsstat anerkender i sin egenskab af havnestat sikkerhedscertifikater (»High Speed Craft Safety Certificate«) og driftstilladelser (»Permit to Operate«) for højhastighedsfartøjer, som en anden medlemsstat har udstedt for højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart, eller de i artikel 13 omhandlede sikkerhedscertifikater for passagerskibe (»Passenger Ship Safety Certificate«), som en anden medlemsstat har udstedt for passagerskibe i indenrigsfart.«

b) Stk. 3 udgår.

c) Stk. 4 affattes således:

»4. Skibsudstyr, som opfylder de krav, der er fastsat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU (*), anses for at være i overensstemmelse med nærværende direktivs krav.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146).«

5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

»a) Konstruktion og vedligeholdelse af skroget, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg skal være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation eller tilsvarende regler, som en administration anvender i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF (*)

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47).«

ii) Litra c) udgår.

b) I stk. 2, litra b), foretages følgende ændringer:

— Nr. ii) udgår.

— Nr. iii) affattes således:

»iii) Uanset nr. i) er nye passagerskibe i klasse D undtaget fra kravet om minimumsbovhøjde i den internationale konvention om lastelinjer fra 1966.«

c) I stk. 3 foretages følgende ændringer:

i) Litra c) og d) affattes således:

»c) Eksisterende passagerskibe i klasse C og D skal opfylde de relevante specifikke krav i nærværende direktiv samt — i forhold, der ikke er omfattet af sådanne krav — flagstatens administrations regler; sådanne regler skal tilvejebringe et sikkerhedsniveau, der svarer til sikkerhedsniveauet i kapitel II-1 og II-2 i bilag I, idet de tager hensyn til de specifikke lokale driftsforhold i de havområder, hvori skibe i sådanne klasser må sejle i. Inden eksisterende passagerskibe i klasse C og D kan indsættes i indenrigsrutefart i en havnestat, skal flagstatens administration opnå havnestatens samtykke til disse regler.

d) Er en medlemsstat af den opfattelse, at de regler, en havnestats administration kræver opfyldt i henhold til dette stykkes litra c), er urimelige, underretter den straks Kommissionen herom. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder dens beslutning om, hvorvidt disse regler er rimelige. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.«

ii) Litra e) og f) udgår.

d) I stk. 4 foretages følgende ændringer:

i) I litra a) affattes tredje led således:

»— fartøjet fuldt ud opfylder kravene i sikkerhedskoden for Dynamically Supported Craft (DSC-koden) indeholdt i IMO-resolution A.373(10) i dens gældende affattelse.«

ii) Litra c) affattes således:

»c) Konstruktion og vedligeholdelse af højhastighedspassagerfartøjer og deres udstyr skal være i overensstemmelse med en anerkendt organisations regler for klassifikation af højhastighedsfartøjer eller tilsvarende regler, som en administration anvender i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i direktiv 2009/15/EF.«

e) Følgende stykker tilføjes:

»5. For så vidt angår nye og eksisterende skibe skal større reparationer, ombygninger og forandringer samt udrustning i forbindelse hermed være i overensstemmelse med kravene for nye skibe fastsat i stk. 2, litra a); ombygning af et skib, som kun har til formål at forbedre dets overlevelsesevne, anses ikke som en større forandring.

6. Skibe, der er bygget af et tilsvarende materiale før den 20. december 2017, skal opfylde kravene i dette direktiv senest den 22. december 2025.

7. Uanset dette direktiv kan en medlemsstat med mere end 60 passagerskibe, som er bygget af aluminiumlegering og fører dens flag den 20. december 2017, meddele følgende fritagelser fra dette direktivs bestemmelser til følgende passagerskibe for følgende perioder:

a) passagerskibe i klasse B, C og D, som er bygget af aluminiumlegering efter den 20. december 2017 for en periode på 10 år efter denne dato, og

b) passagerskibe i klasse B, C og D, som er bygget af aluminiumlegering inden den 20. december 2017 for en periode på 12 år efter denne dato

forudsat, at disse skibe udelukkende sejler mellem havne i denne medlemsstat.

Enhver medlemsstat, der ønsker at benytte denne undtagelse, skal senest den 21. december 2019 meddele Kommissionen, at den agter at gøre dette, og underrette Kommissionen om indholdet. De skal ligeledes meddele Kommissionen enhver senere ændring. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater i overensstemmelse med artikel 9, stk. 4.«

6) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Ro-ro-passagerskibe i klasse C, på hvilke kølene blev lagt, eller som var på et lignende konstruktionsstadium den 1. oktober 2004 eller senere, og alle ro-ro-passagerskibe i klasse A og B skal overholde artikel 6, 8 og 9 i direktiv 2003/25/EF.«

b) Stk. 2 udgår.

7) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 3 udgår andet afsnit.

b) Stk. 4 udgår.

8) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. En medlemsstat kan efter proceduren i stk. 4 træffe foranstaltninger, der gør det muligt at indføre krav, der svarer til visse specifikke krav i dette direktiv, såfremt sådanne tilsvarende krav er mindst lige så effektive som kravene i direktivet.«

b) Stk. 4 affattes således:

»4. En medlemsstat, der benytter sig af rettighederne tildelt i stk. 1, 2 eller 3, skal følge proceduren i dette stykkes andet til syvende afsnit.

Medlemsstaten underretter Kommissionen om de foranstaltninger, som den agter at vedtage, og inkluderer i en sådan underretning tilstrækkelige detaljer til at godtgøre, at sikkerhedsniveauet fortsat er forsvarligt.

Hvis Kommissionen inden for en periode på seks måneder efter underretningen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder dens beslutning om, at de påtænkte foranstaltninger er ubegrundede, pålægges den pågældende medlemsstat at ændre de påtænkte foranstaltninger eller at undlade at vedtage dem. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.

Vedtagne foranstaltninger skal udmøntes i den relevante nationale lovgivning og meddeles til Kommissionen og til de øvrige medlemsstater.

Enhver sådan foranstaltning skal anvendes på alle passagerskibe i samme klasse eller på fartøjer, der sejler under samme nærmere beskrevne forhold, uden forskelsbehandling med hensyn til deres flagstat eller rederiets nationalitet eller forretningssted.

De i stk. 3 omhandlede foranstaltninger er kun gældende, så længe skibet eller fartøjet sejler under de beskrevne forhold.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de i andet og fjerde afsnit omhandlede foranstaltninger via en database, som Kommissionen opretter og vedligeholder til dette formål, og hvortil Kommissionen og medlemsstaterne skal have adgang. Kommissionen stiller de vedtagne foranstaltninger til rådighed på et offentligt tilgængeligt websted.«

c) I stk. 5 affattes litra c) således:

»c) Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder dens beslutning om, hvorvidt medlemsstatens beslutning om at suspendere skibets eller fartøjets drift eller pålægge yderligere foranstaltninger er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerheden for menneskeliv eller ejendom eller for miljøet, samt, såfremt suspensionen eller pålægningen af yderligere foranstaltninger ikke er berettiget, at den pågældende medlemsstat skal tilbagekalde suspensionen eller foranstaltningerne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.«

9) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 affattes litra d) således:

»d) de specifikke henvisninger til de internationale konventioner og IMO-resolutioner, jf. artikel 2, litra g), m), q) og zb), artikel 3, stk. 2, litra a), og artikel 6, stk. 1, litra b), og stk. 2, litra b).«

b) I stk. 2 foretages følgende ændringer:

i) Litra b) affattes således:

»b) at tilpasse de tekniske specifikationer i ændringerne til de internationale konventioner for skibe i klasse B, C og D og fartøjer i lyset af de indhøstede erfaringer«

ii) Følgende litra tilføjes:

»c) at forenkle og præcisere de tekniske elementer i lyset af erfaringerne, der er opnået fra deres gennemførelse

d) at ajourføre henvisningerne til andre EU-instrumenter, der finder anvendelse på passagerskibe i indenrigsfart.«

c) Stk. 3 og 4 affattes således:

»3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a vedrørende ændringer af dette direktiv som omhandlet i nærværende artikels stk. 1 og 2.

4. Under særlige omstændigheder, og når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden, sundheden, leveforholdene eller arbejdsvilkårene om bord eller havmiljøet eller for at undgå uforenelighed med Unionens søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a vedrørende ændring af dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af de i artikel 2 omhandlede internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv.

Disse delegerede retsakter vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.«

10) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 10a*

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 3 og 4, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 3 og 4, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra den 20. december 2017. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 10, stk. 3 og 4, 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 10, stk. 3 eller 4, 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 informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«

11) I artikel 11 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

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

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

b) Stk. 3 udgår.

12) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Passagerskibe skal af flagstatens administration underkastes de i litra a), b) og c) nævnte syn:

a) et indledende syn, før skibet sættes i fart

b) et periodisk syn én gang hver 12. måned, og

c) yderligere syn efter behov.«

b) Stk. 2 udgår.

13) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Alle nye og eksisterende passagerskibe, der opfylder kravene i dette direktiv, skal være forsynet med et sikkerhedscertifikat for passagerskibe (»Passenger Ship Safety Certificate«) i overensstemmelse med dette direktiv. Certifikatet skal være i det format, der er fastlagt i bilag II. Dette certifikat udstedes af flagstatens administration efter udførelsen af et indledende syn som omhandlet i artikel 12, stk. 1, litra a).«

b) I stk. 3 affattes tredje afsnit således:

»Inden der udstedes driftstilladelse (»Permit to Operate«) for højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart i en havnestat, træffes der aftale mellem flagstatens administration og havnestaten om eventuelle driftsvilkår for drift af fartøjet i den pågældende stat. Flagstatens administration anfører sådanne eventuelle vilkår i driftstilladelsen (»Permit to Operate«).«

c) Stk. 4 affattes således:

»4. Supplerende og tilsvarende sikkerhedsforanstaltninger samt undtagelser, der indrømmes for skibe eller fartøjer i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, 2 og 3, anføres i skibets eller fartøjets certifikat.«

14) Artikel 14 udgår.

15) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 16a*

Evaluering

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 22. december 2026.«

16) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) I kapitel II-2, afsnit A, punkt 13.1, affattes første afsnit således:

»I alle skibe skal der til vejledning for skibets officerer til stadighed være opslået generalarrangementstegninger, der for hvert dæk klart viser kontrolrummene, de forskellige brandsektioner, der er omgivet af klasse A-inddelinger, de sektioner, der er omgivet af klasse B-inddelinger, samt nærmere oplysninger om brandvisnings- og brandalarmanlæg, sprinkleranlæg, brandslukningsmateriel, adgangsveje til de forskellige rum, dæk osv. samt ventilationsanlægget, herunder nærmere oplysninger om centralstyringen for ventilatorer, anbringelse af spjæld og numrene på de ventilatorer, der betjener hver enkelt afdeling. Eventuelt kan ovennævnte oplysninger i stedet gives i et hæfte, hvoraf hver af skibets officerer skal have et eksemplar, mens et eksemplar altid skal ligge fremme om bord på et tilgængeligt sted. Brandkontrolplaner og -hæfter skal holdes ajour, idet enhver ændring snarest muligt skal indføres heri. Beskrivelserne i sådanne planer og hæfter skal være på flagstatens officielle sprog. Hvis det ikke er enten engelsk eller fransk skal der desuden være indeholdt en oversættelse til et af disse sprog. Er skibet i indenrigsfart i en anden medlemsstat, som hverken har engelsk eller fransk som officielt sprog, skal der være indeholdt en oversættelse til denne havnestats officielle sprog.«

b) I kapitel III, punkt 2, fodnote 1 til tabellen, første afsnit, affattes indledningen således:

»Overlevelsesfartøjer kan være redningsbåde eller redningsflåder eller en kombination heraf i overensstemmelse med regel III/2.2. Når det er berettiget på baggrund af, at rejser finder sted i lukkede farvande og/eller under gunstige klimatiske forhold, kan flagstatens administration under hensyntagen til henstillingerne i IMO's MSC/Circ. 1046, medmindre det afslås af havnemedlemsstaten, acceptere:«

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 21. december 2019 de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 21. december 2019.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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 Strasbourg, den 15. november 2017.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
A. TAJANI	M. MAASIKAS
Formand	*Formand*

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2109

af 15. november 2017

om ændring af Rådets direktiv 98/41/EF om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne

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 Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Præcise og rettidige oplysninger om antallet eller identiteten af de ombordværende på et skib er vigtige for forberedelsen og effektiviteten af eftersøgnings- og redningsaktioner. I tilfælde af en ulykke til søs kan et fuldt samarbejde mellem de kompetente nationale myndigheder i den eller de berørte stater, skibsoperatøren og disses agenter bidrage væsentligt til effektiviteten af aktionerne. Visse aspekter af dette samarbejde er reguleret ved Rådets direktiv 98/41/EF ([3]).

(2) Resultaterne af kvalitetskontrollen inden for rammerne af programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT) og erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 98/41/EF har afsløret, at oplysningerne om de ombordværende ikke altid er umiddelbart tilgængelige for de kompetente myndigheder, når de har brug for dem. Med henblik på at håndtere denne situation bør de gældende krav i direktiv 98/41/EF bringes i overensstemmelse med kravene om at indberette oplysninger elektronisk, hvilket fører til større effektivitet. En digitalisering vil også gøre det muligt at lette adgangen til oplysninger om et stort antal passagerer i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke til søs.

(3) I de seneste 17 år er der gjort betydelige teknologiske fremskridt inden for kommunikationsmidler og opbevaring af oplysninger om skibes bevægelser. Der er ved de europæiske kyster indført en række obligatoriske skibsmeldesystemer, som er i overensstemmelse med de relevante regler, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Både EU-ret og national ret sikrer, at skibe overholder de meldekrav, der gælder i forbindelse med disse systemer. Det er nu nødvendigt at gøre fremskridt med hensyn til teknologisk innovation ved at bygge på de hidtil opnåede resultater, herunder på internationalt plan, og sikre, at den teknologiske neutralitet altid opretholdes.

(4) Indsamling, overførsel og deling af skibsrelaterede oplysninger er blevet muliggjort, forenklet og harmoniseret ved hjælp af det nationale enstrengede system, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU ([4]), og Unionens maritime informationsudvekslingssystem (SafeSeaNet), der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([5]). De oplysninger om ombordværende, som kræves i henhold til direktiv 98/41/EF, bør derfor indberettes i det nationale enstrengede system, som giver den kompetente

([1]) EUT C 34 af 2.2.2017, s. 172.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 4.10.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2017.
([3]) Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).
([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

myndighed let adgang til oplysningerne i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke til søs. Antallet af ombordværende bør indberettes i det nationale enstrengede system ved anvendelse af passende tekniske midler, som medlemsstaterne selv bør vælge. Alternativt bør de indberettes til den udpegede myndighed ved hjælp af det automatiske identifikationssystem.

(5) For at lette indgivelsen og udvekslingen af de oplysninger, der indberettes i henhold til dette direktiv, og for at mindske den administrative byrde bør medlemsstaterne anvende de harmoniserede meldeformaliteter, der er fastsat ved direktiv 2010/65/EU. I tilfælde af en ulykke, der berører mere end én medlemsstat, bør medlemsstaterne stille oplysninger til rådighed for andre medlemsstater via SafeSeaNet-systemet.

(6) For at give medlemsstaterne en tilstrækkelig frist til at tilføje nye funktioner til de nationale enstrengede systemer er det hensigtsmæssigt at fastsætte en overgangsperiode, i løbet af hvilken medlemsstaterne har mulighed for at bevare det nuværende system for registrering af ombordværende på passagerskibe.

(7) Fremskridt med udviklingen af nationale enstrengede systemer bør tjene som udgangspunkt for, at vi i fremtiden bevæger os hen imod et europæisk enstrenget system.

(8) Medlemsstaterne bør tilskynde operatørerne, og navnlig mindre operatører, til at anvende det nationale enstrengede system. For at sikre, at proportionalitetsprincippet overholdes, bør medlemsstaterne dog have mulighed for på særlige betingelser at fritage mindre operatører, som endnu ikke anvender det nationale enstrengede system, og som primært sejler i indenrigsfart på korte ruter af mindre end 60 minutters varighed, fra forpligtelsen til at indberette antallet af ombordværende i det nationale enstrengede system.

(9) For at tage hensyn til den særlige geografiske beliggenhed af øerne Helgoland og Bornholm og arten af deres transportforbindelser til fastlandet bør Tyskland, Danmark og Sverige have yderligere tid til at opstille listen over ombordværende og i en overgangsperiode anvende det nuværende system til at meddele disse oplysninger.

(10) Medlemsstaterne bør fortsat have mulighed for at sænke tærsklen på 20 sømil for registrering og indberetning af listen over ombordværende. Denne ret omfatter sejladser, hvor passagerskibe, der befordrer et stort antal passagerer, anløber flere på hinanden følgende havne, mellem hvilke der er en afstand på under 20 sømil, i løbet af én længere rejse. I sådanne tilfælde bør medlemsstaterne kunne sænke tærsklen på 20 sømil for at gøre det muligt, at de oplysninger, der i henhold til dette direktiv kræves, registreres for ombordværende, der er gået om bord i den første havn eller i mellemliggende havne.

(11) For at give de pårørende rettidige og pålidelige oplysninger i tilfælde af en ulykke, reducere unødvendige forsinkelser i forbindelse med konsulær bistand og andre ydelser samt lette identifikationsprocedurerne bør de meddelte oplysninger omfatte oplysninger om de ombordværendes nationalitet. Listen over de oplysninger, der skal registreres ved sejladser på over 20 sømil, bør forenkles, tydeliggøres og så vidt muligt tilpasses til meldekravene i det nationale enstrengede system.

(12) I betragtning af de forbedringer i de elektroniske midler, der findes til registrering af oplysninger, og under hensyntagen til det forhold, at personoplysninger indsamles inden skibets afgang, bør den gældende frist på 30 minutter, som er fastsat i direktiv 98/41/EF, forkortes til 15 minutter.

(13) Det er vigtigt, at alle ombordværende i overensstemmelse med internationale krav gives klare instrukser, der skal følges i tilfælde af en nødsituation.

(14) For at skabe større juridisk klarhed og at øge sammenhæng med relateret EU-lovgivning, herunder navnlig med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ([1]), bør en række forældede, tvetydige og uklare henvisninger ajourføres eller udgå. Definitionen af »passagerskib« bør bringes i overensstemmelse med anden EU-lovgivning på en måde, der ikke overskrider nærværende direktivs anvendelsesområde. Definitionen af »beskyttet havområde« bør erstattes af et begreb, der er på linje med direktiv 2009/45/EF af hensyn til undtagelserne i henhold til nærværende direktiv, for at sikre, at der findes eftersøgnings- og redningsfaciliteter i nærheden. Definitionen af »registeransvarlig« bør ændres, således at den afspejler de nye opgaver, som ikke længere omfatter varetagelse af oplysningerne. Definitionen af »udpeget myndighed« bør dække kompetente myndigheder, der har direkte eller indirekte adgang til de oplysninger, der kræves i henhold til dette direktiv. De tilsvarende krav til rederier om passagerregistreringssystemer bør udgå.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

(15) Dette direktiv bør ikke finde anvendelse på fritidsfartøjer. Det bør navnlig ikke gælde for fritidsfartøjer, når de bareboatbefragtes og ikke efterfølgende benyttes erhvervsmæssigt til passagerbefordring.

(16) Medlemsstaterne bør fortsat være ansvarlige for at sikre, at kravene om registrering af oplysninger i henhold til direktiv 98/41/EF overholdes, nemlig kravene om præcis og rettidig registrering af oplysninger. For at sikre, at informationerne er i overensstemmelse med kravene, bør det være muligt at foretage stikprøvekontrol.

(17) I det omfang de foranstaltninger, der er fastsat i direktiv 98/41/EF og 2010/65/EU, indebærer behandling af personoplysninger, bør denne behandling udføres i overensstemmelse med EU-retten om beskyttelse af personoplysninger, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([1]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 ([2]). Navnlig, og uden at det berører andre retlige forpligtelser i henhold til databeskyttelsesretten, bør personoplysninger, som indhentes i overensstemmelse med direktiv 98/41/EF, ikke behandles eller anvendes til andre formål, og de bør ikke opbevares længere end, hvad der nødvendigt med henblik på direktiv 98/41/EF. Personoplysninger bør derfor automatisk og uden unødig forsinkelse slettes, når skibets sejlads er sikkert tilendebragt, eller i givet fald når en efterforskning eller retslig procedure efter en ulykke eller en nødsituation er afsluttet.

(18) Under hensyntagen til den aktuelle tekniske situation og omkostningerne i forbindelse med gennemførelsen bør de enkelte rederier iværksætte de fornødne tekniske og organisatoriske foranstaltninger til at beskytte personoplysninger, der behandles i medfør af dette direktiv, mod hændelig eller ulovlig tilintetgørelse, hændeligt tab, ændring eller uautoriseret videregivelse eller adgang, jf. EU-lovgivning og national lovgivning om databeskyttelse.

(19) Af hensyn til proportionalitetsprincippet og i betragtning af at det er i passagerens egen interesse at afgive korrekte oplysninger, er de aktuelle midler til indsamling af oplysninger på grundlag af en egenerklæring fra passagererne tilstrækkelige med henblik på direktiv 98/41/EF. Samtidig bør elektroniske midler til registrering og kontrol af oplysninger sikre, at der registreres entydige oplysninger om alle ombordværende.

(20) For at øge gennemsigtigheden og gøre det lettere for medlemsstaterne at meddele fritagelser og anmodninger om undtagelser bør Kommissionen oprette og vedligeholde en database til dette formål. Den bør indeholde de meddelte foranstaltninger som udkast og i deres vedtagne form. De vedtagne foranstaltninger bør gøres offentligt tilgængelige.

(21) Oplysninger vedrørende medlemsstaternes meddelelse af fritagelser og anmodninger om undtagelser bør harmoniseres og koordineres efter behov for at sikre, at anvendelsen af disse oplysninger er så effektiv som muligt.

(22) I betragtning af de ændringer, som traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) har medført, bør de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at gennemføre direktiv 98/41/EF, ajourføres tilsvarende. Gennemførelsesretsakter bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([3]).

(23) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan og for at øge gennemsigtigheden bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på, om nødvendigt, ikke at anvende ændringer af internationale instrumenter i forbindelse med 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. 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.

([1]) 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).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

([3]) 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).

(24) På baggrund af den fulde cyklus for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds kontrolbesøg bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 98/41/EF senest den 22. december 2026, og rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.

(25) For at afspejle ændringerne af direktiv 98/41/EF bør oplysninger om ombordværende medtages på listen over de meldeformaliteter, der er omhandlet i del A i bilaget til direktiv 2010/65/EU.

(26) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater, som ikke har søhavne, og som ikke har passagerskibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, en uforholdsmæssig stor administrativ byrde, bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv. Det betyder, at de ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe denne betingelse er opfyldt.

(27) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i forordning (EF) nr. 45/2001 og afgav en udtalelse den 9. december 2016.

(28) Direktiv 98/41/EF og direktiv 2010/65/EU bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 98/41/EF

I direktiv 98/41/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) andet led affattes således:

»— »passagerskib«: et skib eller et højhastighedsfartøj, som befordrer flere end 12 passagerer«

b) sjette led affattes således:

»— »registeransvarlig«: den person, som et rederi har udpeget som ansvarlig for opfyldelse af forpligtelserne i henhold til ISM-kodeksen, når det er relevant, eller en person, som et rederi har pålagt ansvaret for videregivelsen af oplysninger om de ombordværende på et rederiet tilhørende passagerskib«

c) syvende led affattes således:

»— »udpeget myndighed«: den kompetente myndighed i den medlemsstat, som er ansvarlig for eftersøgnings- og redningstjenester, eller som tager sig af en ulykkes eftervirkninger, og som har adgang til de oplysninger, der kræves i henhold til dette direktiv«

d) niende led udgår

e) i tiende led affattes den indledende sætning således:

»— »rutefart«: en række skibsoverfarter, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejladser fra og til den samme havn uden mellemliggende anløb, enten:«

f) følgende led tilføjes:

»— »havneområde«: et område som defineret i artikel 2, litra r), i direktiv 2009/45/EF«

g) følgende led tilføjes:

»— »fritidsfartøj«: et fartøj, som ikke anvendes til erhvervsmæssige formål, uanset dets fremdriftsmiddel.«

2) Artikel 3 affattes således:

»*Artikel 3*

1. Dette direktiv finder anvendelse på passagerskibe med undtagelse af:

— krigsskibe og troppetransportskibe

— fritidsfartøjer

— skibe, der udelukkende er i fart i havneområder eller på indre vandveje.

2. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som ikke har passagerskibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv bortset fra forpligtelsen fastsat i andet afsnit.

De medlemsstater, der agter at benytte en sådan undtagelse, meddeler senest den 21. december 2019 Kommissionen, om betingelserne herfor er opfyldt, og underretter derefter årligt Kommissionen om enhver senere ændring. Sådanne medlemsstater må ikke tillade, at passagerskibe, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, fører deres flag, før de har gennemført dette direktiv.«

3) Artikel 4, stk. 2, affattes således:

»2. Inden passagerskibet afsejler meddeles antallet af ombordværende til skibets fører og indberettes ved hjælp af passende tekniske midler i det enstrengede system, der er indført i medfør af artikel 5 i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2010/65/EU (*), eller, hvis medlemsstaten vælger det, meddeles til den udpegede myndighed ved hjælp af det automatiske identifikationssystem.

I en overgangsperiode på seks år fra den 20. december 2017 kan medlemsstaterne fortsat tillade, at disse oplysninger meddeles til rederiets registeransvarlige eller til det landbaserede system, som tilhører rederiet, og som tjener til samme funktion, i stedet for at kræve, at de indberettes i det enstrengede system eller til den udpegede myndighed ved hjælp af det automatiske identifikationssystem.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).«

4) Artikel 5 affattes således:

»*Artikel 5*

1. Når et passagerskib afsejler fra en havn i en medlemsstat med henblik på at foretage en sejlads, hvor afstanden sejlet fra afsejlingsstedet til den næste anløbshavn overstiger 20 sømil, skal følgende oplysninger registreres:

— efternavne på alle ombordværende, deres fornavne, deres køn, deres nationalitet, deres fødselsdatoer

— oplysninger vedrørende særlig behandling eller bistand, som kan være påkrævet i en nødsituation, såfremt passageren ønsker at oplyse dette

— et kontaktnummer i tilfælde af en nødsituation, hvis en medlemsstat vælger det, og såfremt passageren ønsker at oplyse det.

2. De i stk. 1 angivne oplysninger indsamles inden passagerskibets afsejling og indberettes i det enstrengede system, der er indført i medfør af artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, ved skibets afsejling, dog under ingen omstændigheder senere end 15 minutter efter dets afsejling.

3. I en overgangsperiode på seks år fra den 20. december 2017 kan medlemsstaterne fortsat tillade, at disse oplysninger meddeles til rederiets registeransvarlige eller til det landbaserede system, som tilhører rederiet, og som tjener samme funktion, i stedet for at kræve, at de indberettes i det enstrengede system.

4. Uden at det berører andre retlige forpligtelser, der overholder EU-lovgivningen og national lovgivning om databeskyttelse, må personoplysninger, som indsamles med henblik på dette direktiv, ikke behandles eller anvendes til andre formål. Sådanne personoplysninger skal altid behandles i overensstemmelse med EU-retten om databeskyttelse og privatlivets fred og slettes automatisk og uden unødig forsinkelse, når de ikke længere er nødvendige.«

5) Artikel 6, stk. 2, affattes således:

»2. Medlemsstaterne pålægger rederier, hvis passagerskibe fører tredjelandes flag, at sikre, at de i artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 1, angivne oplysninger tilvejebringes i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, og artikel 5, stk. 2, når et skib forlader en havn uden for Unionen for at sejle til en havn i den pågældende medlemsstat.«

6) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

1. Rederier, der driver sejlads med passagerskibe, skal, når det kræves i henhold til artikel 4 og 5 i dette direktiv, udpege en registeransvarlig, som er ansvarlig for at indberette de oplysninger, der er omhandlet i nævnte bestemmelser, i det enstrengede system, der er indført i medfør af artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, eller til den udpegede myndighed ved hjælp af det automatiske identifikationssystem.

2. Personoplysninger, der er indsamlet i overensstemmelse med dette direktivs artikel 5, må ikke opbevares af rederiet længere, end hvad der er nødvendigt med henblik på dette direktiv, og under alle omstændigheder kun indtil det øjeblik, hvor skibets pågældende sejlads er sikkert tilendebragt, og oplysningerne er blevet indberettet i det enstrengede system, der er indført i medfør af artikel 5 i direktiv 2010/65/EU. Med forbehold af andre specifikke retlige forpligtelser i EU-retten eller i national ret, herunder til statistiske formål, skal oplysninger, som ikke længere er nødvendige til dette formål, slettes automatisk og uden unødig forsinkelse.

3. Rederierne sikrer, at oplysninger vedrørende passagerer, som har angivet, at de har behov for særlig behandling eller bistand i nødsituationer, registreres korrekt og meddeles skibsføreren, inden passagerskibet afsejler.«

7) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 2 foretages følgende ændringer:

— litra a) udgår

— litra b) og c) erstattes af følgende:

»2. En medlemsstat, fra hvis havn et passagerskib afsejler, kan fritage det fra forpligtelsen til at indberette antallet af ombordværende i det enstrengede system, der er indført i medfør af artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, forudsat at det pågældende skib ikke er et højhastighedsfartøj, at det sejler i rutefart med mindre end en time mellem havneanløb og udelukkende i havområde D som fastlagt i artikel 4 i direktiv 2009/45/EF, og at eftersøgnings- og redningsfaciliteter i nærheden er sikret i det pågældende havområde.

En medlemsstat kan fritage passagerskibe, der sejler mellem to havne eller fra og til samme havn uden at lægge til andre steder, fra forpligtelserne fastlagt i dette direktivs artikel 5, forudsat at det pågældende skib udelukkende sejler i havområde D som fastlagt i artikel 4 i direktiv 2009/45/EF, og at eftersøgnings- og redningsfaciliteter i nærheden er sikret i det pågældende havområde.«

— følgende afsnit tilføjes:

»Uanset artikel 5, stk. 2, og uden at dette berører overgangsperioden fastlagt i artikel 5, stk. 3, har følgende medlemsstater ret til at anvende følgende fritagelser:«

i) Tyskland kan forlænge perioderne for indsamling og indberetning af de oplysninger, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, til en time efter afsejling for passagerskibe, der sejler fra og til Helgoland, og

ii) Danmark og Sverige kan forlænge perioderne for indsamling og indberetning af de oplysninger, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, til en time efter afsejling for passagerskibe, der sejler fra og til Bornholm.«

b) i stk. 3 affattes litra a) og b) således:

»a) medlemsstaten meddeler straks Kommissionen sin beslutning om at indrømme en fritagelse fra forpligtelserne fastlagt i artikel 5 og giver sin udførlige begrundelse for at gøre dette. Meddelelsen skal gives ved hjælp af en database, som Kommissionen opretter og vedligeholder til dette formål, og som Kommissionen og medlemsstaterne skal have adgang til. Kommissionen stiller de vedtagne foranstaltninger til rådighed på et offentligt tilgængeligt websted

b) hvis Kommissionen inden seks måneder efter en sådan meddelelse finder, at fritagelsen ikke er berettiget eller kan have skadelige virkninger på konkurrencen, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der pålægger medlemsstaten at ændre sin beslutning eller trække den tilbage. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2.«

c) i stk. 4 affattes tredje afsnit således:

»Anmodningen indgives til Kommissionen ved hjælp af den database, der er omhandlet i stk. 3. Hvis Kommissionen inden seks måneder efter anmodningen finder, at fritagelsen ikke er berettiget eller kan have skadelige virkninger på konkurrencen, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der pålægger medlemsstaten at ændre eller ikke at vedtage forslaget til beslutning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2.«

8) Artikel 10 affattes således:

»*Artikel 10*

1. Medlemsstaterne sikrer, at rederierne har en procedure for registrering af oplysninger, der garanterer, at de oplysninger, der kræves i henhold til dette direktiv, indberettes præcist og rettidigt.

2. Hver medlemsstat udpeger en myndighed, der har adgang til de oplysninger, der kræves i henhold til dette direktiv. Medlemsstaterne sikrer, at denne udpegede myndighed i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke har umiddelbar adgang til de oplysninger, der kræves i henhold til dette direktiv.

3. Medlemsstaterne må ikke opbevare personoplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5, længere, end hvad der er nødvendigt med henblik på dette direktiv, og under alle omstændigheder ikke længere end:

a) indtil det pågældende skibs sejlads er sikkert tilendebragt, men under alle omstændigheder ikke længere end 60 dage efter skibets afsejling, eller

b) i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke indtil eventuelle undersøgelser eller retssager er afsluttet.

4. Med forbehold af andre specifikke retlige forpligtelser i henhold til EU-retten eller national ret, herunder forpligtelser til statistiske formål, skal oplysninger, som ikke længere er nødvendige til dette direktivs formål, slettes automatisk og uden unødig forsinkelse.«

9) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

1. Med henblik på dette direktiv skal de krævede oplysninger indsamles og registreres på en sådan måde, at det ikke skaber unødige forsinkelser for passagererne i forbindelse med ombordstigning på eller landgang fra fartøjet.

2. Flere forskellige indsamlinger af oplysninger på samme rute eller på lignende ruter skal undgås.«

10) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 11a*

1. Behandling af personoplysninger i medfør af dette direktiv skal udføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (*).

2. Behandling af personoplysninger i Unionens institutioner og organer i medfør af dette direktiv, såsom i det enstrengede system og SafeSeaNet-systemet, skal udføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 (**).

(*) 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).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).«

11) Artikel 12 affattes således:

»*Artikel 12*

1. Under særlige omstændigheder, og når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden eller uforenelighed med EU-søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a vedrørende ændring af dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af de i artikel 2 omhandlede internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv.«

2. Disse delegerede retsakter vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.«

12) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 12a*

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra den 20. december 2017. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 12 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 12 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 informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«

13) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) stk. 2 affattes således:

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

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

b) stk. 3 udgår.

14) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 14a*

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 22. december 2026.

Senest den 22. december 2022 forelægger Kommissionen en foreløbig rapport om gennemførelsen af dette direktiv for Europa-Parlamentet og Rådet.«

Artikel 2

Ændringer af bilaget til direktiv 2010/65/EU

I del A i bilaget til direktiv 2010/65/EU tilføjes følgende punkt:

»7. Oplysninger om ombordværende

Artikel 4, stk. 2, og artikel 5, stk. 2, i Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).«

Artikel 3

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 21. december 2019 de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 21. december 2019.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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

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 Strasbourg, den 15. november 2017.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
A. TAJANI	M. MAASIKAS
Formand	*Formand*

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

(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 Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) EU-retten om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer stammer fra 1999. Det er nu nødvendigt at ajourføre denne ret for at tage højde for de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af havnestatskontrolordningen, som blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF ([3]), og de erfaringer, der er indhøstet gennem anvendelsen af Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol, som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982.

(2) Kvalitetskontrollen under programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit) viser, at Unionens retlige rammer for passagerskibssikkerhed har ført til et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe i Unionen. Den viser også, at der, som et resultat af den måde hvorpå EU-ret om passagersikkerhed har udviklet sig over tid som reaktion på forskellige behov og situationer, er en vis grad af overlap og dobbeltarbejde, som kan og bør strømlines og forenkles for at mindske den administrative byrde for skibsejere samt for at rationalisere det arbejde, der kræves af medlemsstaternes søfartsmyndigheder.

(3) De fleste medlemsstater kombinerer allerede, hvor det er muligt, obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe i rutefart med andre typer syn og inspektioner, dvs. flagstatssyn og havnestatskontrolinspektioner. For yderligere at reducere inspektionsarbejdet og for at maksimere den tid, hvor skibe eller fartøjer kan udnyttes kommercielt, samtidig med at der fortsat sikres høje sikkerhedsstandarder, bør fartøjer, der er underlagt havnestatskontrolinspektioner, derfor overføres, så de falder inden for anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF. Nærværende direktivs anvendelsesområde bør begrænses til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart mellem havne i en medlemsstat eller mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjet fører den pågældende medlemsstats flag. Med hensyn til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart mellem en medlemsstat og et tredjeland bør direktiv 2009/16/EF finde anvendelse, hvis fartøjet ikke fører den pågældende medlemsstats flag.

(4) Begrebet »værtsstat« blev indført ved Rådets direktiv 1999/35/EF ([4]) for at lette samarbejdet med tredjelande forud for udvidelsen af Unionen i 2004. Dette begreb er ikke længere relevant og bør derfor udgå.

([1]) EUT C 34 af 2.2.2017, s. 176.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 4.10.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2017.
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).
([4]) Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

(5) I henhold til direktiv 1999/35/EF skal værtsstater en gang hver 12. måned udføre et specifikt syn og et syn under en rutesejlads. Selv om formålet med dette krav var at sikre, at disse to inspektioner udføres med et tilstrækkeligt tidsinterval mellem dem, har Refit-kvalitetskontrollen vist, at dette ikke altid er tilfældet. For at gøre inspektionsordningen klarere og sikre, at der er en harmoniseret inspektionsramme, der garanterer et højt sikkerhedsniveau, under hensyntagen til passagertjenesternes fælles behov, bør det præciseres, at de to årlige inspektioner bør finde sted regelmæssigt med ca. seks måneder mellem dem. Hvis fartøjet er i drift, bør der være mindst fire og højst otte måneder mellem disse på hinanden følgende inspektioner.

(6) Direktiv 1999/35/EF omhandler i højere grad »syn« end »inspektioner«. Ordet syn anvendes i internationale konventioner til at angive flagstaters forpligtelse til at kontrollere, at skibe overholder internationale standarder, og udstede eller eventuelt forny certifikater. Den særlige inspektionsordning for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart kan dog ikke anses for at være et syn, og de relevante inspektionsformularer er ikke og kan ikke anses for at være sødygtighedscertifikater. Derfor bør ordet »syn« erstattes af »inspektion«, når der henvises til specifikke inspektioner, som i øjeblikket er fastsat i direktiv 1999/35/EF.

(7) På grund af deres særlige risikoprofil bør det prioriteres at inspicere ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer regelmæssigt. Enhver inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF, bør medregnes i det samlede antal årlige inspektioner, som hver medlemsstat udfører.

(8) Omkostninger i forbindelse med inspektioner, der fører til forbud mod sejlads, bør afholdes af selskabet.

(9) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan og de indhøstede erfaringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på, om nødvendigt, ikke at anvende ændringer af internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv og med henblik på ajourføring af de tekniske specifikationer. 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 ([1]). 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.

(10) Direktiv 2009/16/EF bør ændres for at sikre, at indholdet og hyppigheden af inspektioner af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer bibeholdes. Særlige bestemmelser for inspektioner og kontroller af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, som kan underlægges havnestatskontrol, bør derfor introduceres i direktiv 2009/16/EF.

(11) Ved udførelsen af inspektioner i henhold til direktiv 2009/16/EF bør der gøres alt for at undgå, at et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes.

(12) Det er vigtigt at tage højde for besætningens leve- og arbejdsforhold om bord og dens medlemmers uddannelse og kvalifikationer, da der er en tæt indbyrdes forbindelse mellem sundhed, sikkerhed og sociale hensyn.

(13) På baggrund af den fulde cyklus for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds kontrolbesøg bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af dette direktiv senest syv år efter fristen for gennemførelsen af dette direktiv og rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.

(14) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater urimeligt store administrative byrder bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv i henhold til en bagatelregel, hvilket indebærer, at sådanne medlemsstater ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe de opfylder visse kriterier.

(15) Målene for dette direktiv, nemlig at sørge for en sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne i betragtning af den betydning, som personbefordring til søs har for det indre marked, og i lyset af den grænseoverskridende karakter af driften af

([1]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

sådanne skibe og fartøjer i Unionen og på internationalt plan, men kan bedre nås på EU-plan ved at etablere et fælles sikkerhedsniveau og undgå konkurrencefordrejning; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(16) For at øge den retlige klarhed og sammenhæng og af hensyn til antallet af ændringer bør direktiv 1999/35/EF ophæves, og direktiv 2009/16/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler:

a) i rutefart mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjet fører den pågældende medlemsstats flag, eller

b) i indenrigsrutefart i havområder, hvor skibe i klasse A må sejle i overensstemmelse med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ([1]).

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der falder ind under direktiv 2009/16/EF.

3. Medlemsstaterne kan anvende dette direktiv på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i indenrigsrutefart i andre havområder end de i stk. 1, litra b), omhandlede havområder.

4. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, som er omfattet af dette direktiv, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv bortset fra forpligtelsen fastsat i andet afsnit.

De medlemsstater, der ikke har søhavne, giver senest den 21. december 2019 Kommissionen meddelelse om det samlede antal fartøjer og antallet af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der anløb deres havne i løbet af den i første afsnit omhandlede treårsperiode, og underretter herefter årligt Kommissionen om enhver væsentlig ændring af ovennævnte tal.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »ro-ro-passagerskib«: et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer

2) »højhastighedspassagerfartøj«: et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74, og som kan medtage flere end 12 passagerer

3) »Solas 74«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974, herunder protokoller og ændringer dertil, i dens gældende affattelse

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

4) »kode for højhastighedsfartøjer«: den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i den af IMO's Søsikkerhedskomité vedtagne resolution MSC.36(63) af 20. maj 1994, eller den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer fra 2000 (HSC-koden af 2000), som er indeholdt i IMO's resolution MSC.97(73) fra december 2000, i dens gældende affattelse

5) »HSSC«: IMO's retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering (»Harmonized System of Survey and Certification«) i dens gældende affattelse

6) »rutefart«: en række overfarter med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten:

   a) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

   b) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række overfarter

7) »havområde«: et havområde eller en sørute som fastlagt i medfør af artikel 4 i direktiv 2009/45/EF

8) »certifikater«:

   a) for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i udenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til Solas 74 eller i henhold til koden for højhastighedsfartøjer sammen med de relevante tillæg om udrustning

   b) for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til direktiv 2009/45/EF sammen med de relevante tillæg om udrustning

9) »flagstatens administration«: de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet har ret til at føre

10) »indenrigsfart«: en sejlads i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat

11) »selskab«: den organisation eller person, som har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) i dens gældende affattelse, eller i tilfælde, hvor kapitel IX i Solas 74 ikke finder anvendelse, ejeren af ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet eller enhver anden organisation eller person, såsom direktøren eller bareboatbefragteren, som har overtaget ansvaret for ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets drift fra dets ejer

12) »inspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af en medlemsstats kompetente myndighed til at udføre de inspektioner, der er fastsat i dette direktiv, og som er ansvarlig over for denne kompetente myndighed, og som opfylder de minimumskriterier, der er fastsat i bilag XI til direktiv 2009/16/EF

13) »medlemsstatens kompetente myndighed«: den myndighed, som medlemsstaten har udpeget i henhold til dette direktiv, og som er ansvarlig for udførelsen af de opgaver, der er pålagt den i henhold til dette direktiv.

Artikel 3

Førstegangsinspektioner

1. Inden et ro-ro-passagerskib eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i rutefart som omfattet af dette direktiv, gennemfører medlemsstaternes kompetente myndigheder en førstegangsinspektion bestående af:

a) kontrol af overholdelsen af kravene fastlagt i bilag I, og

b) en inspektion i overensstemmelse med bilag II for at sikre sig, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedsfartøjet opfylder de fornødne krav til sikker drift for rutefart.

2. Førstegangsinspektionen udføres af en inspektør.

3. På anmodning af en medlemsstat skal selskaber forinden fremlægge dokumentation for overholdelse af kravene i bilag I, men tidligst en måned før førstegangsinspektionen.

Artikel 4

Undtagelser fra forpligtelsen til at udføre førstegangsinspektion

1. I forbindelse med førstegangsinspektioner kan en medlemsstat beslutte ikke at anvende visse krav eller procedurer i bilag I og II, som er relevante for eventuelle årlige flagstatssyn eller inspektioner, der er udført inden for de seneste seks måneder, forudsat at disse relevante procedurer og retningslinjer for syn, jf. HSSC eller procedurer med samme formål, er blevet fulgt. Medlemsstaterne overfører de relevante oplysninger til inspektionsdatabasen i overensstemmelse med artikel 10.

2. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj skal indsættes i rutefart, kan medlemsstaten tage hensyn til inspektioner og syn, der tidligere er foretaget med hensyn til det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med tidligere sejlads i anden rutefart som omfattet af dette direktiv. Hvis medlemsstaten finder, at disse tidligere inspektioner og syn er fyldestgørende, og at de er relevante for de nye driftsforhold, er det ikke nødvendigt at udføre de i artikel 3, stk. 1, fastlagte inspektioner, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes i ny rutefart.

3. På anmodning af et selskab kan en medlemsstat på forhånd bekræfte, at de er enige i, at de tidligere inspektioner og syn er relevante for de nye driftsforhold.

4. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder er et presserende behov for en hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelse af driften, og stk. 2 ikke finder anvendelse, kan medlemsstaten tillade ro-ro-passagerskibet eller fartøjet at påbegynde sejlads, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

a) at en visuel inspektion og dokumentkontrol ikke giver anledning til at tro, at ro-ro-passagerskibet eller højhastigheds-passagerfartøjet ikke opfylder de fornødne krav til sikker drift, og

b) at medlemsstaten udfører den førstegangsinspektion, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, inden for en måned.

Artikel 5

Regelmæssige inspektioner

1. Medlemsstaterne skal inden for hver 12-måneders periode udføre:

a) en inspektion i overensstemmelse med bilag II, og

b) en inspektion under rutefart, som finder sted tidligst fire måneder efter, men ikke senere end otte måneder efter den inspektion, der er omhandlet i litra a), og som omfatter punkterne i bilag III og, hvad der efter inspektørens faglige skøn udgør et tilstrækkelig antal af de punkter, der er opført i bilag I og II, for at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle de fornødne krav til sikker drift.

En førstegangsinspektion i overensstemmelse med artikel 3 anses for at være en inspektion med henblik på litra a).

2. Den i stk. 1, litra a), nævnte inspektion kan efter en medlemsstats skøn udføres samtidig med eller i forbindelse med det årlige flagstatssyn, forudsat at de relevante procedurer og retningslinjer for syn, jf. HSSC eller procedurer med samme formål, følges.

3. Medlemsstaterne udfører en inspektion i overensstemmelse med bilag II, hver gang der på et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj foretages større reparationer, ombygninger eller forandringer, eller hvis der sker en ændring i ledelsen eller overførsel til en anden klasse. Hvis der sker en ændring i ledelsen eller overførsel til en anden klasse, kan medlemsstaterne dog under behørig hensyntagen til tidligere inspektioner af ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet, og forudsat at det pågældende ro-ro-passagerskibs eller fartøjs sikre drift ikke berøres af denne ændring eller overførsel, fritage ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet for den inspektion, der er påkrævet i det første punktum i dette stykke.

Artikel 6

Inspektionsrapport

1. Ved afslutning af en inspektion, der udføres i overensstemmelse med dette direktiv, udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IX til direktiv 2009/16/EF.

2. Oplysningerne i rapporten indberettes i den i artikel 10 omhandlede inspektionsdatabase. En genpart af inspektionsrapporten sendes til skibsføreren.

Artikel 7

Udbedring af fejl og mangler, forbud mod sejlads og suspension af inspektion

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle fejl og mangler, der er bekræftet eller konstateret ved en inspektion udført i overensstemmelse med dette direktiv, udbedres.

2. Hvis fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sundhed eller sikkerhed eller indebærer umiddelbar fare for sundhed eller menneskeliv, det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj eller dets besætning og passagerer, sikrer medlemsstatens kompetente myndighed, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet får et forbud mod dets sejlads (»et forbud mod sejlads«). En genpart af dette forbud mod sejlads sendes til skibsføreren.

3. Forbuddet mod sejlads ophæves ikke, før fejlen eller manglen er udbedret, og faren er afværget til medlemsstatens kompetente myndigheds tilfredshed, eller før medlemsstatens kompetente myndighed har fastslået, at skibet eller fartøjet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle eller genoptage driften uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed eller risiko for ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet eller andre skibe.

4. Hvis en fejl eller mangel som omhandlet i stk. 2 ikke umiddelbart kan udbedres i den havn, hvor fejlen eller manglen er blevet bekræftet eller konstateret, kan medlemsstatens kompetente myndighed indvillige i at tillade, at skibet eller fartøjet fortsætter til et egnet reparationsværft, hvor fejlen eller manglen umiddelbart kan udbedres.

5. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et ro-ro-passagerskibs eller højhastighedspassagerfartøjs generelle tilstand ikke opfylder kravene, kan medlemsstatens kompetente myndighed suspendere inspektionen af dette skib eller fartøj, indtil selskabet træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke længere udgør en åbenbar fare for sikkerhed eller sundhed eller ikke længere indebærer umiddelbar fare for besætningens og passagerernes liv, eller til at sikre, at det opfylder de relevante krav i gældende internationale konventioner.

6. Hvis en medlemsstats kompetente myndighed suspenderer en inspektion i overensstemmelse med stk. 5, får ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet automatisk forbud mod sejlads. Forbuddet mod sejlads ophæves, når inspektionen er genoptaget og afsluttet med et tilfredsstillende resultat, og når betingelserne fastsat i nærværende artikels stk. 3 og i artikel 9, stk. 2, er opfyldt.

7. For at undgå ophobning af skibe i en havn kan medlemsstatens kompetente myndighed tillade, at et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj, der er genstand for et forbud mod sejlads, manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om, hvorvidt et forbud mod sejlads skal pålægges eller ophæves. Havnemyndighederne eller -instanserne skal lette modtagelsen af sådanne skibe.

Artikel 8

Klageadgang

1. Et selskab har ret til at klage over et forbud mod sejlads udstedt af en medlemsstats kompetente myndighed. En klage har ikke opsættende virkning for forbuddet mod sejlads, medmindre der træffes foreløbige foranstaltninger i overensstemmelse med national ret. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

2. Medlemsstatens kompetente myndighed underretter føreren af det ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj, som er genstand for et forbud mod sejlads, om klageadgangen og de gældende procedurer. Hvis et forbud mod sejlads tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage, sikrer medlemsstaten, at den i artikel 10 omhandlede inspektionsdatabase straks ajourføres i overensstemmelse hermed.

Artikel 9

Omkostninger

1. Hvis der i forbindelse med de inspektioner, der er omhandlet i artikel 3 og 5, bekræftes eller konstateres fejl og mangler, der berettiger et forbud mod sejlads, afholdes alle omkostninger i forbindelse med inspektionerne af selskabet.

2. Forbuddet mod sejlads ophæves ikke, før fuld betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af omkostningerne.

Artikel 10

Inspektionsdatabase

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer en inspektionsdatabase, som alle medlemsstaterne skal være tilsluttet, og som skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv. Denne database vil blive baseret på den inspektionsdatabase, der er omhandlet i artikel 24 i direktiv 2009/16/EF, og skal have tilsvarende funktioner som sidstnævnte database.

2. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der udføres i overensstemmelse med dette direktiv, herunder oplysninger om fejl og mangler samt forbud mod sejlads, straks overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udarbejdet, eller forbuddet mod sejlads ophæves. For så vidt angår oplysningernes indhold finder bestemmelserne i bilag XIII til direktiv 2009/16/EF tilsvarende anvendelse.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse inden for 72 timer.

4. Kommissionen sikrer, at inspektionsdatabasen gør det muligt at hente alle relevante oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne indberetter.

5. Medlemsstaterne skal have adgang til alle de oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, som er relevante for gennemførelsen af inspektionsordningen fastsat i dette direktiv og direktiv 2009/16/EF.

Artikel 11

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af de nationale regler, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 12

Ændringsprocedure

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændringer af dette direktivs bilag for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan, navnlig i IMO, eller for at forbedre de tekniske specifikationer i lyset af indhøstede erfaringer.

2. Under særlige omstændigheder, og når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden, sundheden, leveforholdene eller arbejdsvilkårene ombord eller havmiljøet eller for at undgå uforenelighed med Unionens søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændring af dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af de i artikel 2 omhandlede internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv.

Disse delegerede retsakter vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.

Artikel 13

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra den 20. december 2017. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 12 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 12 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 informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 14

Ændringer af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 indsættes følgende numre:

»25) »ro-ro-passagerskib«: et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer

26) »højhastighedspassagerfartøj«: et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74 i dens gældende affattelse, og som kan medtage flere end 12 passagerer

27) »rutefart«: en række overfarter med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten:

i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række overfarter«.

2) I artikel 3, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

»Dette direktiv finder også anvendelse på inspektioner af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der udføres uden for en havn eller væk fra en ankerplads under rutefart, jf. artikel 14a.«

3) I artikel 13 affattes indledningen således:

»Medlemsstaterne sikrer, at skibe, der udvælges til inspektion i overensstemmelse med artikel 12 eller 14a, underkastes en indledende inspektion eller en mere detaljeret inspektion som fastlagt i det følgende:«

4) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 14a*

Inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart

1. Ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart kan underkastes inspektioner i overensstemmelse med den tidsramme og de øvrige krav, der er fastsat i bilag XVII.

2. Medlemsstaterne tager ved planlægningen af inspektioner af et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj behørigt hensyn til ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets drifts- og vedligeholdelsesplan.

3. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj har været genstand for en inspektion i overensstemmelse med bilag XVII, skal denne inspektion registreres i inspektionsdatabasen og tages i betragtning med henblik på artikel 10, 11 og 12 og ved beregningen af hver medlemsstats opfyldelse af inspektionsforpligtelsen. Den medregnes i det samlede antal årlige inspektioner, som er udført af hver medlemsstat i henhold til artikel 5.

4. Artikel 9, stk. 1, artikel 11, litra a), og artikel 14 finder ikke anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, der inspiceres i henhold til denne artikel.

5. Den kompetente myndighed sikrer, at de ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der er genstand for en yderligere inspektion i overensstemmelse med artikel 11, litra b), udvælges til inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A, litra c), og punkt 3B, litra c). Inspektioner, der udføres i henhold til dette stykke, berører ikke det inspektionsinterval, som er fastsat i punkt 2 i bilag XVII.

6. Inspektøren fra den kompetente myndighed i havnestaten kan indvilge i at blive ledsaget af en havnestatsinspektør fra en anden medlemsstat som observatør under en inspektion af et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj. Hvis fartøjet fører en medlemsstats flag, indbyder havnestaten efter anmodning en repræsentant for flagstaten til at deltage under inspektionen som observatør.«

5) Artikel 15, stk. 3, udgår.

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

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

— fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den sorte liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller

— fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den grå liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU.

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

Adgangsforbuddet er gældende, så snart skibet forlader den havn eller ankerplads, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang, og hvor der er udstedt adgangsforbud.«

7) Følgende bilag tilføjes:

»*BILAG XVII*

Inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart

1.1. Inden et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj indsættes i rutefart som omfattet af dette direktiv, udfører medlemsstaterne en inspektion i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2017/2110 (*) for at sikre, at dette ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj opfylder de fornødne krav til sikker drift i rutefart.

1.2. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj skal indsættes i rutefart, kan den berørte medlemsstat tage hensyn til inspektioner, som en anden medlemsstat har foretaget inden for de seneste otte måneder, af det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med sejlads i anden rutefart som omfattet af dette direktiv, forudsat at medlemsstaten i de enkelte tilfælde finder, at disse tidligere inspektioner er relevante for de nye driftsforhold, og at de fornødne krav til sikker drift i rutefart var opfyldt i forbindelse med disse inspektioner. Det er ikke nødvendigt at foretage de i punkt 1.1 omhandlede inspektioner, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes i ny rutefart.

1.3. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder er et presserende behov for hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelse af driften, og punkt 1.2 ikke finder anvendelse, kan medlemsstaten tillade passagerskibet eller fartøjet at påbegynde sejlads, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

a) at en visuel inspektion og dokumentkontrol ikke giver anledning til at tro, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder de fornødne krav til sikker drift, og

b) at medlemsstaten udfører den inspektion, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2017/2110, inden for en måned.

2. Medlemsstaterne udfører en gang om året, men tidligst fire måneder efter og ikke senere end otte måneder efter den foregående inspektion:

a) en inspektion, der omfatter kravene i bilag II til direktiv (EU) 2017/2110 og i Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010 (**), alt efter hvad der er relevant, og

b) en inspektion under rutefart. Denne inspektion skal omfatte punkterne i bilag III til direktiv (EU) 2017/2110 og, hvad der efter inspektørens faglige skøn udgør et tilstrækkelig antal af de punkter, der er opført i bilag I og II til direktiv (EU) 2017/2110, for at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle de fornødne krav til sikker drift.

3. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj ikke er blevet inspiceret i overensstemmelse med punkt 2, betragtes det pågældende passagerskib eller -fartøj som prioritet I.

4. En inspektion i overensstemmelse med punkt 1.1 betragtes som en inspektion med henblik på dette bilags punkt 2, litra a).

(*) 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).

(**) Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010 af 20. maj 2010 om gennemførelse af artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF for så vidt angår udvidede inspektioner af skibe (EUT L 125 af 21.5.2010, s. 2).«

Artikel 15

Ophævelse

Direktiv 1999/35/EF ophæves.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenlignings-tabellen i bilag IV.

Artikel 16

Evaluering

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af denne evaluering for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 21. december 2026.

Artikel 17

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 21. december 2019 de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 21. december 2019.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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

Artikel 18

Ikrafttræden

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

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. november 2017.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
A. TAJANI	M. MAASIKAS
Formand	*Formand*

BILAG I

SPECIFIKKE KRAV TIL FARTØJER I RUTEFART

(jf. artikel 3 og 5)

Det følgende kontrolleres:

1. at skibsføreren, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet begynder at sejle, får fyldestgørende informationer om adgangen til kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationssystemer, der kan bistå ham med at føre skibet eller fartøjet sikkert, og at han anvender de navigationsstyrings- og informationssystemer, der indføres af medlemsstaterne

2. at de relevante bestemmelser i afsnit 2-6 i MSC-cirkulære 699 af 17. juli 1995 — Reviderede retningslinjer for instruktioner vedrørende passagerers sikkerhed — anvendes

3. at en oversigt over arbejdsgangene om bord er opslået på et let tilgængeligt sted og indeholder:

   a) arbejdsplanen til søs og i havn, og

   b) angivelse af den maksimale sammenhængende arbejdstid eller den krævede minimumshviletid for det vagthavende mandskab

4. at skibsføreren ikke på nogen måde hindres i at træffe afgørelser, som efter skibsførerens faglige skøn er nødvendige for sikker navigation og drift, navnlig i hårdt vejr og høj sø

5. at skibsføreren registrerer navigationsaktiviteter og uheld, som er af betydning for navigationssikkerheden

6. at enhver form for beskadigelse eller varig bøjning af ydre porte og omgivende yderklædning, som kan påvirke ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets integritet, samt alle fejl og mangler ved sikringsanordningerne for sådanne porte omgående rapporteres både til flagstatens administration og til havnestaten og omgående udbedres til deres tilfredshed

7. at der foreligger en ajourført sejlplan, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet afsejler, og at der ved udarbejdelsen af sejlplanen tages behørigt hensyn til retningslinjerne i IMO-Forsamlingens resolution A.893(21) af 25. november 1999 om retningslinjer for sejlplaner

8. at generel information om servicefaciliteter og assistance til ældre og handicappede om bord bekendtgøres for passagererne og formidles i en udformning, som kan opfattes af synshæmmede.

BILAG II

PROCEDURER VED INSPEKTIONER

(jf. artikel 3 og 5)

1. Inspektionerne skal sikre, at lovfæstede krav udstedt af eller på vegne af flagstaten, navnlig krav vedrørende konstruktion, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske installationer, lastning og stabilitet, brandsikring, det maksimale antal passagerer, redningsmidler, transport af farligt gods, radiokommunikation og navigation, er opfyldt. Med henblik herpå skal inspektionerne omfatte:

   — igangsætning af nødgeneratoren

   — inspektion af nødbelysningen

   — inspektion af nødstrømkilden til radioanlæg

   — afprøvning af højttaleranlægget

   — brandøvelse, herunder demonstration af evnen til at benytte brandudrustning

   — funktionsprøvning af nødbrandpumpen med to brandslanger tilsluttet hovedbrandledningen

   — afprøvning af fjernstyret nødstop for brændselsforsyning til kedler og hoved- og hjælpemaskineri samt for ventilationsanlæg

   — afprøvning af fjernstyring og lokal styring af lukningen af brandspjæld

   — afprøvning af brandmelde- og -alarmsystemer

   — afprøvning af branddøres evne til at lukke tæt

   — funktionsprøvning af lænsepumper

   — lukning af vandtætte skotdøre både fra lokale og fra fjernbetjente kontrolpositioner

   — demonstration af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen

   — udsætning af mindst én mand-over-bord-båd og mindst én redningsbåd til vandet, igangsætning og afprøvning af deres fremdrifts- og styresystem og ombordtagning af dem fra vandet og placering af dem i fastgjort position om bord

   — kontrol af, at alle redningsbåde og mand-over-bord-både, der er opført i fortegnelsen, findes om bord

   — afprøvning af skibets eller fartøjets styreanlæg og hjælpestyreanlæg.

2. Ved alle inspektioner skal opmærksomheden rettes mod, om besætningsmedlemmerne er fortrolige med og tilstrækkeligt trænede i sikkerhedsprocedurer, katastrofeberedskabsprocedurer, vedligeholdelse, arbejdsmetoder, passagerers sikkerhed, procedurer på broen og operationer, der involverer last og køretøjer. Søfolks evne til at forstå, og i givet fald give, ordrer og instruktioner og rapportere tilbage på det fælles arbejdssprog, som er anført i skibets logbog, kontrolleres. Dokumentationen for, at besætningsmedlemmerne har fuldført en særlig uddannelse, kontrolleres, især med hensyn til:

   — uddannelse i at lede en større menneskemængde

   — uddannelse i de forskellige procedurer

   — sikkerhedsuddannelse for besætningsmedlemmer, der yder direkte sikkerhedsbistand til passagerer i passagerrummene og navnlig til ældre og handicappede i en nødsituation, og

   — krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd.

   Inspektionen skal omfatte en vurdering af, om vagtskemaerne medfører urimelig træthed for navnlig det vagthavende mandskab.

3. Sønæringsbeviser for besætningsmedlemmerne, når disse arbejder om bord på fartøjer omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, skal overholde bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF [1].

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv (EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33).

BILAG III

PROCEDURER FOR GENNEMFØRELSE AF INSPEKTIONER UNDER RUTEFART

(jf. artikel 5)

Ved gennemførelsen af inspektioner under rutefart skal følgende kontrolleres:

1. Information om passagerer

   At det antal passagerer, hvortil ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet (»skibet«) er certificeret, ikke overstiges, og at registreringen af information om passagerer overholder Rådets direktiv 98/41/EF ([1]). Hvordan information om det samlede antal passagerer formidles videre til skibsføreren, og i givet fald hvordan passagerer, der foretager en tur-/returrejse uden at gå i land, indregnes i det samlede antal passagerer på tilbageturen.

2. Information om lastning og stabilitet

   At der er monteret og anvendes driftssikre dybgangsmålere, hvor det er relevant. At der er truffet foranstaltninger til at sikre, at skibet ikke lastes for dybt, og at den relevante inddelingslastelinje ikke neddykkes. At der foretages en last- og stabilitetsvurdering efter forskrifterne. At lastbiler og anden fragt vejes, hvis reglerne foreskriver det, og at tallene formidles til skibet til brug for vurderingen af lastning og stabilitet. At havarikontrolplaner er opslået permanent, og at skibets officerer har fået udleveret hæfter med oplysninger om havarikontrol.

3. Sikkerhed før afsejling

   At proceduren er fulgt for sikring af skibet, inden det lægger fra kaj, herunder bekræftende meldinger om, at alle vand- og vejrtætte porte i yderklædningen er lukket. At alle porte til vogndæk er lukket eller kun forbliver åbne, indtil bovvisiret er lukket; lukkeanordninger for porte i bov, agterstavn og sider samt montering af kontrollamper og tv-overvågning, der på broen viser, om de er åbne eller lukket. Eventuelle vanskeligheder med kontrollampernes funktion, navnlig kontakter ved porte og døre, bør efterprøves og registreres.

4. Sikkerhedsmeddelelser

   At rutinemæssige sikkerhedsmeddelelsers udformning samt skiltning med instruktioner og vejledning i procedurer i nødsituationer forekommer på det eller de relevante sprog. At der gives en rutinemæssig sikkerhedsmeddelelse ved rejsens start, som kan høres i alle offentlige rum, herunder på åbne dæk, hvortil passagerer har adgang.

5. Indførsler i logbogen

   At logbogen gennemgås for at sikre, at der indføres oplysninger om lukning af vand- og vejrtætte porte og døre i bov, agterstavn og andre steder, afprøvning af vandtætte inddelingsdøre, afprøvning af styremaskine m.m. Ligeledes, at dybgang, fribord og stabilitet samt besætningens fælles arbejdssprog registreres i logbogen.

6. Farligt gods

   At enhver last af farligt eller forurenende gods fragtes i overensstemmelse med de relevante forskrifter og navnlig, at der foreligger en erklæring om farligt og forurenende gods tillige med et manifest eller en stuvningsplan, der viser dets placering om bord, at det er tilladt at fragte dette bestemte gods med passagerskibe, og at det farlige og forurenende gods er korrekt mærket, etiketteret, stuvet, sikret og adskilt fra andet gods.

   At køretøjer med farligt og forurenende gods er korrekt mærket og sikret. At der, såfremt der fragtes farligt og forurenende gods, findes en kopi i land af det relevante manifest eller af stuvningsplanen. At skibsføreren er bekendt

([1]) Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).

med oplysningspligten i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([1]) og med instrukserne for de katastrofeprocedurer, der skal følges, og for ydelse af førstehjælp, hvis der sker et uheld, som involverer det farlige gods eller de havforurenende stoffer. At ventilationsanlægget på vogndækkene er i drift hele tiden og skrues op, når køretøjernes motorer er i gang, og at det på broen kan aflæses, at ventilationsanlægget på vogndækket er i drift.

7. Sikring af lastbiler

Hvordan lastbiler sikres, f.eks. ved blokstuvning eller surring af de enkelte køretøjer. Om der findes tilstrækkelig mange fastgøringspunkter. Foranstaltninger til sikring af lastbiler, når der sejles i hårdt vejr eller forventes hårdt vejr. I givet fald, hvordan busser og motorcykler sikres. At skibet har en lastsikringsmanual.

8. Vogndæk

Om speciallastrum og ro-ro-lastrum afpatruljeres løbende eller overvåges via et tv-overvågningssystem, så der kan holdes øje med køretøjernes bevægelser i hårdt vejr og med, om passagerer i strid med reglerne opholder sig på vogndækket. At branddøre og indgange holdes lukket, og at der er opsat skilte for at holde passagererne borte fra vogndækkene, mens skibet sejler.

9. Lukning af vandtætte døre

At reglerne i skibets operationelle instrukser for vandtætte inddelingsdøre overholdes. At der foretages de nødvendige afprøvninger. At fjernbetjeningen på broen af de vandtætte døre om muligt står på lokal betjening. At dørene holdes lukket ved nedsat sigtbarhed og i alle farlige situationer. At besætningen er instrueret i, hvordan dørene betjenes, og er bekendt med de risici, der er forbundet med forkert brug af dørene.

10. Brandpatruljer

At der opretholdes en effektiv patruljering, således at ethvert udbrud af brand opdages hurtigt. Dette bør omfatte speciallastrum, hvor der ikke er monteret et fast brandvisnings- og -alarmsystem. Disse rum kan afpatruljeres som anført i punkt 8.

11. Kommunikation i nødsituationer

At der i overensstemmelse med mønstringsrullen er tilstrækkeligt mange besætningsmedlemmer til at bistå passagererne i nødsituationer, og at de er let genkendelige og i stand til at kommunikere med passagererne i en nødsituation, idet der skal tages hensyn til en hensigtsmæssig og passende kombination af følgende faktorer:

a) det eller de sprog, der tales af hovedparten af passagererne på en bestemt rute

b) sandsynligheden for, at beherskelse af et elementært engelsk ordforråd til formidling af grundlæggende instruktioner kan sikre kommunikationen med en passager, der har brug for assistance, hvis passageren og besætningsmedlemmet ikke har et fælles sprog

c) eventuelt behov for at kunne kommunikere i en nødsituation med andre midler (f.eks. ved demonstration, hånd- eller fingertegn eller henvisning til placeringen af instruktioner, mønstringssteder, redningsmidler eller evakueringsveje, såfremt der ikke kan kommunikeres mundtligt)

d) hvorvidt der er givet fyldestgørende sikkerhedsinstrukser til passagererne på deres modersmål

e) de sprog, på hvilke meddelelser om en nødsituation udsendes via højttaleranlægget i en nødsituation eller under en øvelse for at give passagererne den nødvendige vejledning og gøre det lettere for besætningsmedlemmerne at assistere passagererne.

12. Fælles arbejdssprog for besætningsmedlemmerne

At der er fastsat et fælles arbejdssprog for at sikre, at besætningsmedlemmerne fungerer effektivt i sikkerhedsanliggender, samt at dette arbejdssprog er registreret i skibets logbog.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

13. Sikkerhedsudstyr

At redningsmidler og brandbekæmpelsesudstyr, herunder branddøre og andre former for konstruktiv brandsikring, som let kan inspiceres, vedligeholdes. At brandkontrolplaner er opslået permanent, eller at skibets officerer har fået udleveret hæfter indeholdende tilsvarende information. At redningsveste er anbragt korrekt, og at placeringen af redningsveste til børn er tydeligt afmærket. At lastningen af køretøjer ikke forhindrer funktionen af brandsikringsanordninger, nødafbrydere, kontrolanordninger til klapventiler osv., som måtte være placeret på vogndækkene.

14. Navigations- og radioudstyr

At navigations- og radiokommunikationsudstyret, herunder EPIRB (emergency position-indicating radio beacons), er funktionsdygtigt.

15. Ekstra nødbelysning

At der er monteret ekstra nødbelysning i overensstemmelse med forskrifterne, og at fejl og mangler ved nødbelysningen registreres.

16. Flugtveje

At flugtveje er afmærket i overensstemmelse med gældende bestemmelser og er oplyst via både hovedstrømkilden og nødstrømkilderne. At foranstaltninger er truffet, så køretøjer ikke blokerer for flugtvejene, hvor disse flugtveje krydser eller passerer vogndæk. At alle udgange, navnlig udgange fra toldfrie butikker, som i visse tilfælde har vist sig at være blokeret af varestabler, holdes fri.

17. Renholdelse af maskinrum

At maskinrummet holdes rent i overensstemmelse med vedligeholdelsesprocedurerne.

18. Bortskaffelse af affald

At der findes tilfredsstillende ordninger for håndtering og bortskaffelse af affald.

19. Vedligeholdelsesplaner

At alle selskaber opererer med specifikke stående ordrer omfattende planer for et vedligeholdelsessystem for alle sikkerhedsrelaterede områder, herunder døre og åbninger i bov, agterstavn og sider, samt lukkeanordninger for disse, men også omfattende vedligeholdelse af maskinrum og sikkerhedsudstyr. At der foreligger planer for periodisk afprøvning af alle punkter for at opretholde det højest mulige sikkerhedsniveau. At der foreligger procedurer for registrering af fejl og mangler og for bekræftelse af, at de er korrekt udbedret, således at skibsføreren og den udpegede person i land inden for selskabets ledelsesstruktur er bekendt med fejl og mangler og underrettes, når de er udbedret inden for en nærmere fastsat frist. At periodisk funktionsprøvning af lukkeanordninger for den indre og ydre bovport omfatter kontrollamper, overvågningsudstyr og eventuelle spygatter i rummene mellem bovvisiret og den indre port og især lukkemekanismerne og de dertil hørende hydrauliske systemer.

20. Under sejlads

Under sejlads bør det kontrolleres, at skibet ikke har taget for mange passagerer om bord, herunder at der forefindes siddepladser, samt at korridorer, trapper og nødudgange ikke blokeres af bagage eller passagerer, der ikke har kunnet finde siddeplads. Det er nødvendigt at kontrollere, at alle passagerer har forladt vogndækket, inden skibet afsejler, og at de først får adgang til vogndækket igen, umiddelbart inden skibet lægger til kaj.

BILAG IV

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 1999/35/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1	—
Artikel 2, litra a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) og r)	Artikel 2, nr. 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) og 12)
Artikel 2, litra c), i), k), l), n), p), q) og s)	—
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	—
Artikel 5, nr. 1, litra a	Artikel 3
Artikel 5, nr. 1, litra b), og nr. 2	—
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 5, stk. 3
Artikel 8, stk. 3	Artikel 9, stk. 1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c)	Artikel 7
Artikel 10, stk. 1, litra d)	—
Artikel 10, stk. 2	Artikel 7
Artikel 10, stk. 3	Artikel 8
Artikel 10, stk. 4	—
Artikel 11, stk. 1, 2, 3, 4, 5, 7 og 8	—
Artikel 11, stk. 6	Artikel 6, stk. 1
Artikel 13, stk. 1, 2, 4 og 5	—
Artikel 13, stk. 3	Artikel 6, stk. 2, og artikel 10
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Bilag I	Bilag I

BERIGTIGELSER

Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 98/2013 af 15. januar 2013 om markedsføring og brug af udgangsstoffer til eksplosivstoffer

(Den Europæiske Unions Tidende L 39 af 9. februar 2013)

1) Side 3, betragtning 21, andet punktum:

I stedet for: »Der er desuden mange lovlige anvendelser af svovlsyre, acetone, kaliumnitrat, natriumnitrat, calciumnitrat og kalkammonsalpeter.«

læses: »Der er desuden mange lovlige anvendelser af svovlsyre, acetone, kaliumnitrat, natriumnitrat, calciumnitrat og calciumammoniumnitrat.«

2) Side 10, bilag I, tabellen, fodnotehenvisning 1:

I stedet for: »([1]) Kommissionens forordning (EF) nr. 948/2009 (EUT L 287 af 31.10.2009, s. 1).«

læses: »([1]) Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1).«

3) Side 11, bilag II, tabellen, fodnotehenvisning 1:

I stedet for: »([1]) Forordning (EF) nr. 948/2009.«

læses: »([1]) Forordning (EØF) nr. 2658/87.«

4) Side 11, bilag II, tabellen, første spalte, syvende indgang:

I stedet for: »Kalkammonsalpeter (CAS-nr. 15245-12-2)«

læses: »Calciumammoniumnitrat (CAS-nr. 15245-12-2)«.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA