



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.11.2005
KOM(2005) 590 endelig

2005/0240 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og
om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1515}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Det generelle formål med Kommissionens forslag er at forbedre sikkerheden til søs ved at udarbejde klare retningslinjer på EF-plan vedrørende gennemførelsen af tekniske undersøgelser og udnyttelse af erfaringer efter alle alvorlige hændelser til søs.

Erfaringerne fra tidligere katastrofer og undersøgelsesudvalgenes arbejde med at identificere hovedårsagerne dertil har haft afgørende betydning for forbedringen af sikkerheden til søs.

Da der ikke findes nogen lovgivning vedrørende gennemførelsen af hensigtsmæssige tekniske undersøgelser og udnyttelse af erfaringer efter ulykker med henblik på at undgå, at der på ny opstår lignende katastrofer, er der imidlertid et væsentligt tomrum i EU's politik for sikkerhed til søs.

I 2001 understregede Kommissionen i sin hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg", at der var et voksende behov for uafhængige tekniske undersøgelser, som bygger på en analyse af omstændighederne ved og årsagerne til ulykker eller hændelser og fokuserer på at finde frem til, hvordan man kan mindske risiciene og forbedre lovgivningen.

Europa-Parlamentet har også konstateret dette behov som følge af arbejdet i det midlertidige udvalg om skærpelse af sikkerheden til søs, der blev nedsat efter olietankskibet Prestige's forlis i 2002 ("MARE"-udvalget). Parlamentet nåede frem til den konklusion, at det "anser det for nødvendigt med henblik på at forebygge yderligere ulykker og uheld, at der inden for EU udarbejdes klare retningslinjer for gennemførelse af en uafhængig undersøgelse af ulykker og uheld på havet". Parlamentet "mener, at denne opgave bør varetages af et uvildigt undersøgelsesorgan på nationalt plan eller i påkommende fald på EU-plan".

- **Generel baggrund**

Situationerne efter ulykkerne med olietankskibene Erika og Prestige viste helt tydeligt den internationale lovgivnings utilstrækkelighed og de vanskeligheder, medlemsstaterne og EU står over for, hvis de inden for en rimelig frist skal gennemføre tilfredsstillende tekniske undersøgelser efter alvorlige ulykker til søs.

Disse mangler og vanskeligheder står i skarp kontrast til situationen på luftfartsområdet, hvor EF siden 1994 har rådet over regler, der sikrer, at der hurtigt og systematisk gennemføres tekniske undersøgelser af ulykker og hændelser med henblik på at forbedre den civile luftfartssikkerhed.

I søfartssektoren eksisterer der, selv om flagstaterne i henhold til international havret er forpligtede til at gennemføre tekniske undersøgelser efter alle alvorlige hændelser til søs og samarbejde med de øvrige berørte stater, endnu i dag ikke nogen bindende internationale bestemmelser, som kan sikre at, flagstaterne automatisk går i gang med at opfylde denne forpligtelse.

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog efter flere års overvejelser og en række begrænsede erfaringer den 27. november 1997 en resolution om vedtagelsen af en kode vedrørende gennemførelsen af undersøgelser af ulykker og hændelser til søs. IMO-kodens anbefalinger for gennemførelsen af tekniske undersøgelser anvendes imidlertid kun, hvis de flagstater, der er involveret i hændelserne til søs, er villige til at anvende dem. Det betyder, at visse flagstater bidrag til at forbedre sikkerheden til søs gennem en korrekt forvaltning med udnyttelse af erfaringer er ubetydelige, hvis de da ikke ligefrem er værdiløse.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

I henhold til Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 skal medlemsstaterne gennemføre undersøgelser af ulykker eller uheld til søs i alle de tilfælde, hvor en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj involveret.

Som led i foranstaltningerne efter Erika skal medlemsstaterne i henhold til direktiv 2002/59/EF om trafikovervågning af skibsfarten følge anbefalingerne i IMO-koden vedrørende undersøgelser af ulykker og hændelser til søs. Dette direktiv indeholder også bestemmelser om anvendelsen af "sorte bokse" med henblik på at lette undersøgelserne efter ulykker.

Endelig pålægges det i forordning (EF) nr. 1406/2002 Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forbindelse med udviklingen af en fælles metode for opklaring af søulykker, i overensstemmelse med internationalt vedtagne principper. I forordningen pålægges det ligeledes agenturet at støtte medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker og udarbejde en analyse af eksisterende søulykkesrapporter.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget indgår som led i den 3. pakke af lovgivningsforanstaltninger til styrkelse af sikkerheden til søs. Denne pakke udgør en del af prioriteten "sikkerhed" i Kommissionens årlige politikstrategi. Forslaget vil også bidrage til prioriteten "miljøbeskyttelse", i og med at det medvirker til at forebygge risikoen for katastrofer til søs.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen gennemførte i maj 2004 og derefter i februar 2005 to rækker møder med høringer af repræsentanter for medlemsstaterne og søfartsindustrien på grundlag af tjenestegrenenes arbejdsdokumenter, som bl.a. omfattede en detaljeret liste med spørgsmål om, hvilken tilgang der skulle følges, og hvilke bestemmelser der skulle forudses i de planlagte forskrifter om undersøgelser efter ulykker til søs. Kommissionen anmodede de hørte deltagere om at fremsende deres udførlige bemærkninger skriftligt.

Desuden har Kommissionen med støtte fra Agenturet for Søfartssikkerhed indsamlet de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere forslagets virkninger. De principper, der har ligget til grund for Kommissionens forslag, blev behandlet på et teknisk seminar, som agenturet afholdt i februar 2005 med deltagelse af eksperter fra IMO og medlemsstaternes søfartsadministrationer og undersøgelsesorganer.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Repræsentanterne for medlemsstaterne og søfartsindustrien samt de forskellige eksperter, man har hørt, er fuldstændigt enige om vigtigheden af at gennemføre tekniske undersøgelser inden for rammerne af politikken for sikkerhed til søs.

De hørte parter er generelt enige om vigtigheden af at gennemføre tekniske undersøgelser af ulykker og hændelser til søs. De mener, at der eksisterer et reelt behov for at harmonisere og konsolidere de forskellige procedurer for tekniske undersøgelser i medlemsstaterne med IMO's principper og anbefalinger som referencepunkt. Desuden skal de foreslåede forskrifter kunne føre til en udnyttelse af erfaringer, der mindst svarer til det, som de gældende bestemmelser for luftfartssektoren sikrer.

• **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Sikkerhed til søs, tekniske undersøgelser efter hændelser til søs

Anvendt metode

Indhentning af udtalelser, undersøgelser foretaget af de disponible eksperter (Den Internationale Søfartsorganisation, undersøgelsesorganer i medlemsstaterne og i tredjelande) og erfaringerne med gennemførelsen af EF-forskrifterne for gennemførelsen af tekniske undersøgelser i den civile luftfartssektor.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Arbejdet i Europa-Parlamentets midlertidige udvalg om skærpelse af sikkerheden til søs, der blev nedsat efter olietankskibet Prestige's forlis i 2002 ("MARE"-udvalgets konklusioner).

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, der bl.a. har til opgave at støtte medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker og analysere eksisterende søulykkesrapporter.

Den uafhængige ekspertgruppe til rådgivning af Kommissionen om en strategi til behandling af ulykker i transportsektoren, nedsat ved Kommissionens afgørelse af 11. juni 2003 (EUT L 144 af 12.6.2003).

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det er almindeligt anerkendt, at der eksisterer en række potentielt farlige risici med uoprettelige konsekvenser.

I øjeblikket er der store forskelle i EF med hensyn til gennemførelsen af uafhængige undersøgelser efter hændelser til søs. Visse medlemsstater gennemfører systematisk

denne form for undersøgelser, mens andre kun foretager usystematiske og overfladiske undersøgelser. Og endelig følges IMO-anbefalingerne vedrørende tekniske undersøgelser vidt forskelligt. Mangelen på klare retningslinjer for samme forpligtelser for alle medlemsstaterne er en væsentlig lakune i EU's forskrifter for sikkerheden til søs.

I international kontekst på dette område er det, der er mest foruroligende, visse flagstats manglende kapacitet til direkte at gennemføre tekniske undersøgelser efter hændelser til søs. Det synes tilmed at være de stater, under hvis flag der konstateres flest ulykker, som gennemfører forholdsmæssigt færrest undersøgelser, eller som i hvert tilfælde offentliggør færrest resultater og drager færrest konkrete konklusioner, uden at de kompetente internationale instanser reagerer herpå.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Der er gjort rede for eksperternes resultater i den indgående konsekvensundersøgelse, Kommissionen har gennemført (se nedenfor). De oplysninger og den ekspertviden, der er indsamlet af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, er tilgængelige på agenturets websted (www.emsa.eu.int).

• **Konsekvensanalyse**

Der er overvejet fire alternative løsningsmodeller ved undersøgelsen af de mulige aktionsmidler:

- (1) opretholdelse af det nuværende *status quo* (ingen ændringer)
- (2) et ikke-lovgivningsmæssigt EF-initiativ, der kan anspore til, at medlemsstaterne frivilligt anvender IMO-kodens anbefalinger
- (3) de 25 EU-medlemsstats forelæggelse for IMO af et anbringende med henblik på at ændre de internationale konventioner for at oprette en formel forpligtelse til at gennemføre tekniske undersøgelser efter hændelser til søs, og
- (4) udarbejdelse af klare retningslinjer på EF-plan vedrørende gennemførelsen af tekniske undersøgelser og udnyttelse af erfaringer efter alle alvorlige hændelser til søs.

Analysen af de potentielle virkninger af disse alternativer har bekræftet, at:

- for at løse problematikken med tekniske undersøgelser efter hændelser til søs inden for rammerne af politikken for sikkerhed til søs vil det være mest hensigtsmæssigt at gøre brug af EF-lovgivning
- det valgte middel (dvs. et direktiv om de grundlæggende principper, som medlemsstaterne skal følge i forbindelse med tekniske undersøgelser efter hændelser til søs) bør i videst muligt omfang baseres på IMO-kodens principper og anbefalinger. De foreslåede forskrifter skal dog kunne føre til en udnyttelse af erfaringer, der mindst svarer til det, som de gældende bestemmelser for luftfartssektoren sikrer.
- det haster med et EF-tiltag på dette område, da de tekniske undersøgelser indgår som led i en politik, der tager sigte på at forebygge, at der opstår nye katastrofer til søs i EU.

Denne konsekvensanalyse indgår som led i Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram, der findes på Kommissionens websted:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forslagets generelle mål (artikel 1) er at øge sikkerheden til søs og forebygge fremtidige ulykker. Ligesom i luftfartssektoren er formålet med de tekniske undersøgelser på det maritime område ikke at fastslå og endnu mindre at tildele nogen form for civilt eller strafferetligt ansvar, men derimod at fastslå omstændighederne og søge at finde årsagerne til hændelserne til søs for at drage enhver mulig lære med henblik på at forbedre sikkerheden til søs.

Forslaget er udarbejdet under iagttagelse af de internationale havretsregler og i overensstemmelse med IMO-kodens definitioner og anbefalinger for undersøgelser af ulykker og hændelser til søs (artikel 2 og 3). Det indebærer, at der i EF-retten indføres en forpligtelse for medlemsstaterne til at gennemføre tekniske undersøgelser efter ulykker til søs (artikel 5 og 6).

I forslaget gives de tekniske undersøgelser på det maritime område en status (artikel 4), i og med at specialinstanser opretholdes eller oprettes og det tekniske undersøgelsespersonale gives undersøgelsesbeføjelser i forhold til tredjeparter (artikel 7). Desuden indeholder forslaget bestemmelser om samarbejdet mellem medlemsstaterne (artikel 8) og mellem medlemsstaterne og tredjelande (artikel 9). Det tager også sigte på at bevare bevismateriale (artikel 10 og 11) og tilpasse procedurerne med henblik på at bevare, beskytte og udarbejde undersøgelsesrapporter og sikre en udnyttelse af erfaringerne (artikel 12, 13, 14 og 15).

Endelig tages der i forslaget hensyn til den rolle, som Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed skal spille på dette område, i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1406/2002.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 80, stk. 2

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Der er navnlig behov for en harmonisering og konsolidering på EF-plan af de forskellige procedurer for tekniske undersøgelser i medlemsstaterne og for klart at sondre mellem tekniske sikkerhedsundersøgelser og juridiske undersøgelser, give

undersøgelsespersonalet hurtigere adgang til ulykkesstedet, stille bevismateriale til disposition og etablere møder med de berørte personer samt sikre undersøgelsesmedarbejdernes uafhængighed i forhold til den ansvarshavende administration.

Da der ikke findes nogen klare retningslinjer vedrørende gennemførelsen af tekniske undersøgelser og udnyttelse af erfaringer med henblik på at forebygge risici for alvorlige søulykker i Europa, er der en lakune i EU's bestemmelser for sikkerhed til søs. På samme måde har medlemsstaternes manglende forpligtelser negativ indvirkning på sikkerhedsniveauet og bestræbelserne for at forebygge risikoen for alvorlige ulykker i EU som helhed.

Målene i forslaget kan således bedre virkeliggøres ved hjælp af en EF-indsats, og det af følgende årsager:

Et koordineret netværk, der indebærer udveksling af oplysning og eventuelt gør det muligt at iværksætte fælles tiltag for i tide at indkredse og forebygge risikoen for nye katastrofer til søs, er mere effektivt end isolerede bestemmelser, som tager sigte på at fastslå omstændighederne og finde årsagerne til hændelser til søs, med henblik på at drage erfaringer heraf for at forbedre sikkerheden til søs.

EF-tiltaget vil sikre, at alle medlemsstater med maritime interesser systematisk gennemfører tekniske undersøgelser efter hændelser til søs.

Gennemførelsen af disse undersøgelser efter en fælles metode i overensstemmelse med internationalt vedtagne principper vil sikre undersøgelseernes kvalitet og effektivitet.

Et netværk for samarbejde mellem undersøgelsesinstanser i medlemsstaterne vil indebære, at der udveksles knowhow, gennemføres gensidig teknisk bistand og etableres effektive mekanismer for udnyttelse af erfaringer med henblik på at forebygge risikoen for lignende ulykker i EF.

Og endelig vil etableringen af et system med en database og udveksling af tekniske oplysninger indebære, at medlemsstaternes individuelle tiltag for at beskytte menneskeliv til søs og forebygge de miljømæssige konsekvenser af ulykker til søs tilføres en merværdi.

Forslaget har et begrænset anvendelsesområde, idet det blot fastlægger, at forpligtelsen til at gennemføre undersøgelser efter ulykker i EF skal overholdes på effektiv vis i overensstemmelse med international havret. Forslaget indeholder således klare retningslinjer for gennemførelsen af IMO's anbefalinger med henblik herpå.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Direktivforslaget fastlægger de grundlæggende principper for gennemførelsen af tekniske undersøgelser efter hændelser til søs. Det påhviler medlemsstaterne at træffe de mest hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre, at direktivet gennemføres på nationalt plan.

Desuden bygger forslaget på bestemmelserne i de internationale søfartskonventioner og IMO-anbefalingerne, som medlemsstaterne skal følge. Direktivforslaget fastlægger kvalitetsmæssige minimumskriterier for den praktiske anvendelse af bestemmelserne og anbefalingerne, men giver medlemsstaterne et stort beslutningsmæssigt råderum. Det indeholder også bestemmelser om rammer for gensidigt samarbejde og teknisk bistand på europæisk plan, som medlemsstaterne i øjeblikket ikke råder over.

Forslaget indebærer ikke finansielle og/eller administrative byrder for hverken erhvervslivet eller borgerne. De medlemsstater, som i deres nationale administrationer for nuværende ikke råder over de nødvendige strukturer til at gennemføre undersøgelser af søulykker, vil skulle gøre en administrativ indsats for at træffe de nødvendige foranstaltninger. De regionale og lokale myndigheder skulle ikke blive berørt heraf.

Til gengæld vil udnyttelsen af erfaringerne fra tekniske undersøgelser bidrage til at øge sikkerheden for fartøjerne og søtransporten og således mindske risikoen for, at der opstår nye ulykker og hændelser.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået middel: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

Et af forslagets overordnede mål er at etablere klare retningslinjer for gennemførelsen af uafhængige undersøgelser af ulykker og hændelser til søs. Et direktiv gør det netop muligt at fastlægge generelle principper for tiltag inden for rammerne af EF-retten, samtidig med at det giver medlemsstaterne størst muligt beslutningsmæssigt råderum til at træffe de nødvendige foranstaltninger.

Andre mekanismer som f.eks. frivilligt samarbejde mellem medlemsstater eller selvregulering (tekniske undersøgelser foretaget af erhvervslivet) vil ikke være hensigtsmæssige. Situationerne efter ulykkerne med olietankskibene Erika og Prestige viste således helt tydeligt den internationale lovgivnings utilstrækkelighed og de vanskeligheder, medlemsstaterne og EU står over for, hvis de inden for en rimelig frist skal gennemføre tilfredsstillende tekniske undersøgelser efter alvorlige ulykker til søs.

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for EF-budgettets aktionsudgifter. Det forudses, at det vil få meget begrænsede virkninger for de administrative udgifter til at sikre en korrekt gennemførelse af direktivet.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Ophævelse af gældende retsforskrifter**

Vedtagelsen af forslaget vil medføre, at visse retsforskrifter ophæves.

- **Fornyelse gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om revision.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft til gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og den bør derfor udvides til også at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der bør opretholdes et højt generelt sikkerhedsniveau inden for søtransporten i Europa og træffes enhver foranstaltning for at nedbringe antallet af ulykker eller hændelser til søs.
- (2) En hurtig gennemførelse af tekniske undersøgelser af søulykker forbedrer sikkerheden til søs, da det bidrager til at forebygge sådanne ulykker med deraf følgende tab af menneskeliv, tab af skibe og forurening af havmiljøet.
- (3) Europa-Parlamentet har i sin beslutning om øget sikkerhed til søs⁵ opfordret Kommissionen til hurtigt at forelægge et forslag til direktiv om undersøgelser af skibsuplykker.
- (4) I artikel 2 i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 (UNCLOS)⁶ bestemmes det, at kyststater har ret til at undersøge årsagen til enhver form for søulykke, der opstår i deres territorialfarvande, og som kan indebære en risiko for liv eller miljø, involvere kyststatens eftersøgnings- og redningsmyndigheder eller på anden måde berøre kyststaten.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

⁶ Slutakten til De Forenede Nationers tredje konference om havret 1973-1982, klas.nr. 341.45 L 412 1997.

- (5) I artikel 94 i UNCLOS fastsættes det, at flagstater skal foranledige, at der af eller under ledelse af en eller flere behørigt kvalificerede personer foretages en undersøgelse af visse ulykker eller hændelser på det åbne hav.
- (6) I den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-regel I/21), den internationale konvention af 1966 om lastelinjer og den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe fastsættes det, at det påhviler flagstaterne at foretage undersøgelser af ulykker og indberette de relevante undersøgelsesresultater til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).
- (7) I [udkastet til] koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter⁷ understreges det, at flagstaterne er forpligtede til at sikre, at maritime sikkerhedsundersøgelser foretages af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs. I koden fastsættes det endvidere, at flagstaterne skal være forberedte til at stille kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere til rådighed til dette formål, uanset hvor ulykken eller hændelsen finder sted.
- (8) Der bør tages hensyn til koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der i november 1997 blev vedtaget ved IMO-forsamlingens resolution A.849, og som indeholder bestemmelser om en fælles tilgang for sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs og samarbejde mellem staterne om at fastslå, hvilke faktorer der har medvirket til ulykker og hændelser til søs. Der bør ligeledes tages hensyn til cirkulære 953 fra IMO's maritime sikkerhedskomite, som indeholder ajourførte definitioner af de udtryk, der er brugt i koden, og IMO-resolutionerne A.861(20) og MSC.163(78), hvori der gives en definition af "voyage data recorders".
- (9) I 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 højhastighedspassagerfartøjer⁸ bestemmes det, at medlemsstaterne inden for rammerne af deres respektive nationale retssystemer fastlægger retsregler, som giver dem selv og alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen mulighed for at deltage i eller samarbejde om eller, hvor IMO-koden for undersøgelse af ulykker til søs åbner mulighed herfor, at foretage enhver undersøgelse af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer.
- (10) I 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/EØF⁹ bestemmes det, at medlemsstaterne skal overholde bestemmelserne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker eller hændelser til søs og sikre, at resultaterne af ulykkesundersøgelser offentliggøres hurtigst muligt efter dens færdiggørelse.
- (11) Undersøgelser af ulykker og hændelser, der involverer søgående fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, bør foretages af eller under kontrol af en uafhængig instans eller enhed for at undgå interessekonflikter.

⁷ IMO FSI 13/WP.3 af 9.3.2005.

⁸ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1. Ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

⁹ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

- (12) Medlemsstaterne bør sikre, at deres nationale retssystemer gør det muligt for dem selv og for andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen at deltage i, samarbejde om eller foretage undersøgelser af ulykker på grundlag af bestemmelserne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker til søs.
- (13) I henhold til SOLAS-regel V/20 skal passagerskibe og andre skibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, der er bygget fra og med den 1. juli 2002, være forsynet med udstyr til registrering af rejsedata (VDR-udstyr) med henblik på at lette undersøgelser af ulykker. Da sådant udstyr har stor betydning i en politik for forebyggelse af skibssulykker, bør det systematisk være påkrævet på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.
- (14) De oplysninger, der stilles til rådighed via et VDR-system eller andre elektroniske anordninger, kan dels benyttes efter en ulykke eller hændelse til søs med henblik på at undersøge årsagerne, dels bruges forebyggende til at drage erfaringer af de omstændigheder, der kan føre til sådanne situationer. Medlemsstaterne bør sikre, at sådanne oplysninger, når de er til rådighed, anvendes hensigtsmæssigt til begge formål.
- (15) Nødsignaler fra et skib eller informationer fra enhver kilde om, at et skib eller personer på eller fra et skib er i fare, eller at der som følge af en situation i forbindelse med driften af et skib er alvorlig risiko for, at de pågældende personer, skibets struktur eller miljøet kan blive påført skade, bør undersøges eller analyseres på anden vis.
- (16) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002¹⁰ pålægges det Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (i det følgende benævnt "agenturet") at samarbejde med medlemsstaterne for at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk støtte i forbindelse med gennemførelsen af fællesskabsretten. Hvad angår undersøgelse af ulykker, har agenturet specifikt til opgave at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forbindelse med udviklingen af en fælles metode for undersøgelse af søulykker, under behørig hensyntagen til de forskellige retssystemer i medlemsstaterne og i overensstemmelse med vedtagne internationale principper.
- (17) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring af alvorlige søulykker og udarbejdelsen af en analyse af eksisterende søulykkesrapporter.
- (18) Medlemsstaterne bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en undersøgelse af en ulykke eller hændelse.
- (19) Da formålet med en teknisk undersøgelse er at forebygge fremtidige ulykker og hændelser til søs, bør resultaterne eller sikkerhedsanbefalingerne ikke anvendes til at placere skyld eller ansvar.
- (20) Målene for den påtænkte handling, nemlig at forbedre sikkerheden til søs i Fællesskabet og dermed mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens

¹⁰ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).

omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (21) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af nærværende direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹¹ -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at forbedre sikkerheden til søs og mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs ved at:

- a) fremme en hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser og en grundig analyse af ulykker og hændelser til søs og
- b) sikre en rettidig og nøjagtig indberetning af sikkerhedsundersøgelser og af forslag til afhjælpende foranstaltninger.

Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld, medmindre det er nødvendigt for at opfylde direktivets mål.

Artikel 2

Anvendelsesområde

- 1. Dette direktiv finder anvendelse på ulykker, hændelser og nødsignaler til søs, som
 - a) involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag, eller
 - b) opstår i områder, i hvilke medlemsstaterne har ret til at udøve deres kompetence, eller
 - c) har betydning for andre af medlemsstaternes væsentlige interesser.
- 2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ulykker, hændelser og nødsignaler til søs, som kun involverer:
 - a) krigsskibe eller troppetransportskibe eller andre skibe, der tilhører eller anvendes af en medlemsstat udelukkende til statslige, ikke-erhvervsmæssige formål

¹¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, medmindre de er eller bliver bemanded og befordrer mere end tolv passagerer i erhvervsmæssigt øjemed
- c) flod- og kanalfartøjer, som sejler ad indre vandveje
- d) fiskerfartøjer med en længde på under 24 meter
- e) faste offshore-boreenheder.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. "SOLAS": den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 74), som ændret ved protokollerne af 1978 og 1988

"IMO-kode": koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation ved forsamlingens resolution A.849 af 27. november 1997 med senere ændringer
2. Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden:
 - a) "ulykke til søs"
 - b) "meget alvorlig ulykke"
 - c) "hændelse til søs"
 - d) "sikkerhedsundersøgelse af ulykke eller hændelse til søs"
 - e) "stat med en væsentlig interesse i sagen".
3. Udtrykkene "alvorlig ulykke" og "mindre alvorlig ulykke" skal forstås i overensstemmelse med de ajourførte definitioner i cirkulære 953 fra IMO's maritime sikkerhedskomiteé
4. Udtrykkene "ro-ro-færge" og "højhastighedspassagerfartøj" skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv 1999/35/EF
5. Ved "medlemsstat med hovedansvaret for undersøgelsen" forstås en medlemsstat, som skal gennemføre eller - hvis der er mere end én stat med en væsentlig interesse i sagen – lede en sikkerhedsundersøgelse i henhold til dette direktiv
6. "Udstyr til registrering af rejsedata" (Voyage data recorder (VDR)) skal forstås i overensstemmelse med definitionen i IMO-resolutionerne A.861 (20) og MSC.163 (78)

7. Ved ”nødssignal” forstås et signal fra et skib eller informationer fra enhver form for kilde om, at et skib eller personer på eller fra et skib er i havsnød
8. Ved ”sikkerhedsanbefaling” forstås et forslag, der er fremsat af:
 - a) undersøgelsesinstansen i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen af en ulykke eller hændelse til søs, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller, hvor det er relevant,
 - b) Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse.

Artikel 4

Sikkerhedsundersøgelsesnes status

1. Medlemsstaterne fastsætter i overensstemmelse med deres respektive nationale retssystemer regler for gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs. De skal i den forbindelse sikre, at sådanne undersøgelser:
 - a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og
 - b) ikke hindres, suspenderes eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.
2. De regler, som medlemsstaterne fastlægger, skal bl.a. indeholde bestemmelser, som giver mulighed for:
 - a) samarbejde og gensidig bistand i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs, som ledes af andre medlemsstater, eller overdragelse til en anden medlemsstat af opgaven med at lede en sådan undersøgelse i henhold til bestemmelserne i dette direktiv, og
 - b) koordination i tæt samarbejde med Kommissionen af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesinstanser udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde målene i dette direktiv.

Artikel 5

Undersøgelsesforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesinstans gennemfører en undersøgelse efter alvorlige eller meget alvorlige ulykker til søs,
 - a) som involverer et skib, der sejler under dens flag, uanset hvor ulykken har fundet sted, eller
 - b) som finder sted i områder, i hvilke den har ret til at udøve sin kompetence, uanset hvilket flag det skib eller de skibe, der er involveret i ulykken, sejler under, eller

- c) som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, eller hvilket flag det eller de involverede skibe sejler under.
2. Udover at undersøge alvorlige og meget alvorlige ulykker træffer den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesinstans efter fastlæggelsen af de første faktiske omstændigheder i sagen afgørelse om, hvorvidt der skal gennemføres en sikkerhedsundersøgelse i forbindelse med et nødsignal eller af en mindre alvorlig ulykke eller hændelse til søs.
- Ved afgørelsen heraf tages der hensyn til, hvor alvorlig ulykken eller hændelsen er, hvilken type fartøj og/eller last der er involveret i nødsignalet, og/eller om der er fremsat anmodninger fra eftersøgnings- og redningsmyndighederne.
3. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser fastlægges af undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i samarbejde med de tilsvarende instanser i de andre stater med en væsentlig interesse i sagen, på den måde, der er bedst egnet til at opfylde direktivets mål og med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser.
4. Sikkerhedsundersøgelserne skal følge den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der udarbejdes i henhold til artikel 2, litra e), i forordning (EF) nr. 1406/2002. Afgørelser om anvendelse eller ændringer af en sådan metodologi i forbindelse med dette direktiv skal træffes efter den procedure, der er omhandlet i artikel 18, stk. 2.
5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt, efter at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

Artikel 6

Indberetningsforpligtelse

Medlemsstaterne fastsætter i deres nationale retssystemer, at deres undersøgelsesinstanser straks skal underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter om alle ulykker, hændelser eller nødsignaler, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 7

Fælles sikkerhedsundersøgelser

1. I tilfælde af alvorlige og meget alvorlige ulykker, der involverer en væsentlig interesse hos to eller flere medlemsstater, aftaler de pågældende medlemsstater hurtigt, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

Medlemsstaterne afholder sig fra at gennemføre sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs. De afholder sig fra at træffe foranstaltninger, der vil kunne skade gennemførelsen af en sikkerhedsundersøgelse i henhold til dette direktiv.

2. En medlemsstat kan efter fælles aftale overdrage opgaven med at lede en sikkerhedsundersøgelse af en ulykke eller hændelse til søs til en anden medlemsstat. Den kan opfordre en anden medlemsstat til at deltage i en sådan undersøgelse.
3. Hvis en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj er involveret i en ulykke eller hændelse til søs, eller et nødsignal, indledes undersøgelsesproceduren af den medlemsstat, i hvis territorialfarvand ulykken eller hændelsen finder sted, eller, hvis ulykken eller hændelsen finder sted uden for territorialfarvandet, af den medlemsstat, som færgen eller fartøjet sidst har besøgt.

Den pågældende medlemsstat vil fortsat have ansvaret for undersøgelsen og for koordinationen mellem andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

Artikel 8

Undersøgelsesinstanser

1. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs gennemføres under ansvar af en permanent, uafhængig undersøgelsesinstans eller – enhed (herefter ”undersøgelsesinstans”) og af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

Den pågældende undersøgelsesinstans eller fungerer uafhængigt, navnlig af de nationale myndigheder, der har ansvaret for sødygtighed, certificering, inspektion, bemanning, sikker navigation, vedligeholdelse, søfartskontrol, havnestatskontrol og drift af søhavne, og i almindelighed af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med undersøgelsesinstansens eller opgaver.

2. Undersøgelsesinstansen sikrer, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har et praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres almindelige undersøgelsesopgaver. Undersøgelsesinstansen sikrer desuden, at der om nødvendigt er let adgang til relevant ekspertise.
3. De opgaver, der er pålagt undersøgelsesinstansen, kan udvides til at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende sikkerhed til søs, især til forebyggende formål, for så vidt som disse opgaver ikke påvirker instansens uafhængighed eller indebærer et ansvar for regulering, administration eller standardisering.
4. Medlemsstaterne, som handler inden for rammerne af deres respektive retssystemer og i relevante tilfælde i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retlige undersøgelse, sørger for, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen undersøgelsesinstans eller i enhver anden undersøgelsesinstans, som de har overdraget undersøgelsesopgaverne til, har ret til:
 - a) uhindret adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, vrage eller enhver struktur, herunder last, udstyr eller vragester
 - b) at foretage en øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vragele, vragester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse

- c) at iværksætte undersøgelser eller analyser af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser
 - d) uhindret adgang til, samt ret til at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data, herunder data fra udstyr til registrering af rejsedata (VDR), i forbindelse med et skib, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder
 - e) uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller udtagninger af prøver fra ofrenes lig
 - f) at anmode om og opnå uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagning af prøver på personer, der har været involveret i skibsdriften, eller andre relevante personer
 - g) at afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser ifølge undersøgelsesmedarbejderne kan vanskeliggøre sikkerhedsundersøgelsen
 - h) at indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flagstaten, rederne, klassifikationsselskaber eller andre relevante parter, når sådanne parter eller deres repræsentanter er etableret i medlemsstaten
 - i) at indhente bistand fra de respektive staters relevante myndigheder, herunder flag- og havnestaternes inspektører, kystvagter, skibstrafiktjenester, eftersøgnings- og redningshold, lodser eller andet havne- eller søfartspersonale.
5. Undersøgelsesinstansen skal kunne reagere omgående, når den underrettes om en ulykke, og bevilges tilstrækkelige midler til at varetage sine funktioner på uafhængig vis. Dens undersøgelsesmedarbejdere skal have en status, der sikrer dem den nødvendige uafhængighed.
6. Undersøgelsesinstansen kan kombinere sine opgaver i henhold til dette direktiv med undersøgelser af andre hændelser end søulykker, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dens uafhængighed i fare.

Artikel 9

Tilbageholdelse af oplysninger

Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, medmindre den relevante retlige myndighed i den pågældende stat bestemmer, at de interesser, der er forbundet med deres videregivelse vejer tungere end de negative nationale og internationale følger, som et sådant skridt kan have for den pågældende undersøgelse eller eventuelle fremtidige undersøgelser:

- a) alle vidneforklaringer eller andre erklæringer, redegørelser og noter, som undersøgelsesinstansen har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelsen
- b) rapporter, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen

- c) medicinske eller private oplysninger om personer, der har været involveret i ulykken eller hændelsen.

Artikel 10

Permanent samarbejde

1. Medlemsstaterne etablerer i tæt samarbejde med Kommissionen et permanent samarbejde, der gør det muligt for deres respektive instanser med ansvar for sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs at samarbejde indbyrdes og med Kommissionen i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.
2. Forretningsordenen for det permanente samarbejde og den organisatoriske tilrettelæggelse heraf fastsættes efter proceduren i artikel 18, stk. 2.
3. Inden for rammerne af det permanente samarbejde aftaler undersøgelsesinstanser i medlemsstaterne og Kommissionen bl.a., hvordan samarbejdet bedst kan tilrettelægges med henblik på at:
 - a) dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vrakdele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra udstyr til registrering af rejsedata og andre elektroniske anordninger
 - b) yde hinanden den nødvendige tekniske bistand eller ekspertise til specifikke opgaver
 - c) indhente og udveksle oplysninger, der er relevante for analysen af ulykkesdata og for udarbejdelsen af hensigtsmæssige sikkerhedsanbefalinger på fællesskabsplan
 - d) udarbejde fælles principper for opfølgningen af sikkerhedsanbefalinger og for tilpasningen af undersøgelsesmetoder til den tekniske og videnskabelige udvikling
 - e) udarbejde regler for fortrolig udveksling af vidneforklaringer og data-behandling
 - f) tilrettelægge relevante uddannelsesaktiviteter for enkelte undersøgelsesmedarbejdere, hvor dette er hensigtsmæssigt
 - g) fremme samarbejdet med tredjelandes undersøgelsesinstanser eller -enheder og samarbejdet med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv.
4. Såfremt et skib forud for en ulykke eller en hændelse har benyttet eller normalt ville have benyttet en medlemsstats faciliteter og tjenester, skal den pågældende medlemsstat, hvis den besidder oplysninger, der er relevante for undersøgelsen, videregive disse til den undersøgelsesinstans, der gennemfører undersøgelsen.

Artikel 11

Omkostninger

Medlemsstaterne bestræber sig på ikke at kræve betaling for bistand, som andre medlemsstater har anmodet om i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser i medfør af dette direktiv.

Artikel 12

Samarbejde med tredjelande med en væsentlig interesse i sagen

1. Medlemsstaterne samarbejder i videst muligt omfang med tredjelande med en væsentlig interesse i sagen om undersøgelsen af ulykker til søs.
2. Tredjelande med en væsentlig interesse i sagen gives efter fælles aftale tilladelse til at deltage i en sikkerhedsundersøgelse, som ledes af en medlemsstat i henhold til dette direktiv, på et hvilket som helst trin i undersøgelsen.
3. En medlemsstats samarbejde om en undersøgelse, der gennemføres af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke kravene om gennemførelse og indberetning af sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs i henhold til dette direktiv.

Artikel 13

Sikring af bevismateriale

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at parter, der er involveret i ulykker, hændelser og nødsignaler inden for rammerne af dette direktiv, gør deres yderste for at:

- a) gemme alle oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, herunder oplysninger fra udstyr til registrering af rejsedata og andre elektroniske anordninger, for perioden før, under og efter en ulykke
- b) sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives eller på anden måde ændres
- c) forhindre forstyrrelse fra andet udstyr, som med rimelighed kan anses for at være relevant for undersøgelsen af ulykken
- d) indsamle og sikre alt bevismateriale hurtigst muligt i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs.

Artikel 14

Ulykkesrapporter

1. Når der i medfør af dette direktiv er gennemført sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs, offentliggøres en rapport, der udarbejdes efter retningslinjerne i bilag I.

2. Undersøgelsesinstanserne offentliggør så vidt muligt rapporten inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. Såfremt det ikke er muligt at fremlægge den endelige rapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig rapport inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.
3. Undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige eller midlertidige rapport til Kommissionen. Den tager hensyn til Kommissionens eventuelle bemærkninger for at forbedre rapportens kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at opfylde målene i dette direktiv.

Artikel 15

Sikkerhedsanbefalinger

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne for undersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger tager behørigt hensyn til de pågældende anbefalinger og, hvor det er relevant, at der følges op på dem i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten.
2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse.
3. En sikkerhedsanbefaling eller en midlertidig anbefaling må under ingen omstændigheder vedrøre placeringen af skyld eller ansvar i forbindelse med en ulykke.

Artikel 16

Tidligt varslingsystem

Såfremt undersøgelsesinstansen i en medlemsstat på et hvilket som helst trin i undersøgelsen af en ulykke eller hændelse til søs finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på fællesskabsplan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den straks Kommissionen om behovet for en tidlig varslings.

Kommissionen undersøger omgående sagen og udsender om nødvendigt en varslingsmeddelelse til de ansvarlige myndigheder i alle de øvrige medlemsstater, søtransportsektoren og andre relevante parter.

Artikel 17

Europæisk database for søulykker

1. Data om ulykker og hændelser til søs opbevares og analyseres ved hjælp af en europæisk elektronisk database, der oprettes af Kommissionen, og benævnes Den Europæiske Informationsplatform for Søulykker (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)).

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke myndigheder, der er berettigede til at opnå adgang til databasen.
3. Undersøgelsesinstanser i medlemsstaterne underretter Kommissionen om ulykker og hændelser til søs i henhold til modellen i bilag II. De forsyner også Kommissionen med data fra sikkerhedsundersøgelser af ulykker eller hændelser til søs i overensstemmelse med ordningen for EMCIP-databasen.
4. Kommissionen underretter medlemsstaternes undersøgelsesinstanser om kravene og fristerne i forbindelse med meddelelses- og indberetningsprocedurerne.

Artikel 18

Udvalg

1. Kommissionen bistås af udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002¹².
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 19

Ændringsbeføjelser

Kommissionen kan ajourføre definitionerne i dette direktiv og henvisningerne til EF-retsakter og IMO-instrumenter efter proceduren i artikel 18, stk. 2, for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO-foranstaltninger, der er trådt i kraft, forudsat at direktivets bestemmelser overholdes.

Kommissionen kan også ændre bilagene efter samme procedure.

Artikel 20

Yderligere foranstaltninger

Direktivet er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger vedrørende sikkerhed til søs, som ikke er omfattet af dette direktiv, forudsat at sådanne foranstaltninger ikke er i strid med dette direktiv eller på nogen måde påvirker opfyldelsen af dets mål negativt.

¹² EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

Artikel 21

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 22

Ændringer af eksisterende retsakter

1. Artikel 12 i direktiv 1999/35/EF udgår.
2. Artikel 11 i direktiv 2002/59/EF udgår.

Artikel 23

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Når medlemsstaterne vedtager de pågældende bestemmelser, skal disse indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 24

Ikrafttræden

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

Artikel 25

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG I

Undersøgelserapportens form og indhold

Indledning

Her oplyses det, hvad der er sikkerhedsundersøgelsens eneste formål, at en sikkerhedsanbefaling i intet tilfælde kan skabe en formodning om ansvar eller skyld, og at rapporten med hensyn til indhold og stil ikke er udarbejdet med henblik på at blive brugt i retssager.

(Rapporten bør ikke indeholde henvisninger til vidneforklaringer eller kæde personer, som der henvises til i rapporten, sammen med en person, som har afgivet vidneforklaring under undersøgelsen).

1. Resumé

Her resumeres de grundlæggende oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs: hvad der er sket, hvornår, hvor og hvordan; det oplyses endvidere, om ulykken eller hændelsen har forårsaget dødsfald, tilskadekomne, skader på skibet og dets last, skader hos tredjeparter eller miljøskader.

2. Faktuelle oplysninger

Denne del skal indeholde en række specifikke afsnit, hvorunder der fremlægges tilstrækkelige oplysninger, som undersøgelsesinstansen anser for at være faktuelle, til at udfylde de relevante rubrikker i den europæiske database for ulykker til søs, begrunde analysen og lette forståelsen.

Disse afsnit skal mindst indeholde følgende oplysninger:

2.1 – Skibsdata

- Flagstat/registreringssted
- Identifikation
- Væsentligste kendetegn
- Rederi og operatør
- Konstruktionsdata
- Minimumsbemanding
- Autoriseret last

2.2 – Sejladsdata

- Anløbshavne
- Sejladstype

- Oplysninger om lasten
- Bemanding

2.3 – Oplysninger om ulykken eller hændelsen

- Ulykkens eller hændelsens type
- Dato og tidspunkt
- Position og sted for ulykken eller hændelsen
- Ydre og indre omstændigheder
- Skibsdrift og rejseafsnit
- Plads om bord
- Oplysninger om menneskelige faktorer
- Konsekvenser (for mennesker, skib, last, miljø, andet)

2.4 – Assistance fra myndighederne på land og alarmberedskab

- Hvem var involveret
- Anvendte midler
- Reaktionsid
- Trufne foranstaltninger
- Resultater

Foruden de nødvendige data og andre baggrundsoplysninger skal denne del af rapporten også indeholde resultaterne af eventuelle relevante undersøgelser eller afprøvninger og eventuelle sikkerhedstiltag, som man allerede har gennemført for at forebygge fremtidige ulykker til søs.

3. Redegørelse

I denne del gøres der udførligt rede for ulykken eller hændelsen til søs gennem en kronologisk beskrivelse af hændelsesforløbet op til, under og efter ulykken eller hændelsen med angivelse af de enkelte medvirkende faktorer (dvs. personer, materiel, miljø, udstyr eller eksterne forhold). Den periode, som redegørelsen skal dække, afhænger af tidsaspekterne i forbindelse med de specifikke hændelige begivenheder, der har været direkte medvirkende til ulykken eller hændelsen.

4. Analyse

Denne del omfatter en række specifikke afsnit, hvorunder de enkelte hændelige begivenheder analyseres, med bemærkninger i relation til resultaterne af eventuelle relevante undersøgelser eller afprøvninger, der er gennemført under undersøgelsen, og til eventuelle sikkerhedstiltag, som man allerede har gennemført for at forebygge fremtidige ulykker til søs.

Disse afsnit bør omfatte spørgsmål som f.eks.:

- de hændelige begivenheders kontekst og omstændigheder
- menneskelige fejl og undladelser, hændelsesforløb, hvori der er indgået farlige materialer, miljøvirkninger, fejl eller svigt i udstyr og eksterne faktorer
- medvirkende faktorer, der har relation til personers funktioner, operationer om bord, kystforvaltning eller forskrifter.

På baggrund af analysen og bemærkningerne skal der i rapporten drages en række logiske konklusioner med fastlæggelse af alle medvirkende faktorer, herunder risikofaktorer, for hvilke det skønnes, at de eksisterende foranstaltninger med henblik på at forebygge en hændelig begivenhed og/eller mindske konsekvenserne heraf er uhensigtsmæssige eller utilstrækkelige.

5. Konklusioner

I denne del opsummeres de konstaterede medvirkende faktorer og de manglende eller utilstrækkelige beskyttelsesmidler (materielle, funktionelle, symbolske eller proceduremæssige), i forbindelse med hvilke der bør udvikles sikkerhedstiltag med henblik på at forebygge fremtidige ulykker til søs.

6. Sikkerhedsanbefalinger

Denne del skal i de tilfælde, hvor det er relevant, indeholde sikkerhedsanbefalinger, der er udarbejdet på baggrund af analysen og konklusionerne vedrørende specifikke områder som f.eks. lovgivning, udformning, procedurer, inspektion, forvaltning, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, uddannelse, reparation, vedligeholdelse, assistance fra land og alarmberedskab.

Sikkerhedsanbefalingerne er stilet til dem, der bedst kan gennemføre dem, f.eks. skibsredere, operatører, anerkendte organisationer, søfartsmyndigheder, skibstrafiktjenester, redningstjenester, internationale søfartsorganisationer og europæiske institutioner, med henblik på at forebygge fremtidige ulykker til søs.

Denne del omfatter også eventuelle midlertidige sikkerhedsanbefalinger, som måtte være blevet udarbejdet under sikkerhedsundersøgelsen.

7. Bilag

Rapporten kan eventuelt suppleres med de oplysninger, der er anført på følgende ikke-udtømmende liste, i papirform eller elektronisk format.

- Fotografier, videoer, lydoptagelser, kort, tegninger
- Gældende standarder
- Anvendte tekniske termer og forkortelser
- Særlige sikkerhedsundersøgelser
- Andre oplysninger

BILAG II

ANMELDESESDATA FOR ULYKKER ELLER HÆNDELSER TIL SØS

(Del af Den Europæiske Informationsplatform for Søulykker)

01. Ansvarlig medlemsstat / kontaktperson
02. Medlemsstatens undersøgelsesinstans
03. Medlemsstatens rolle
04. Berørt kyststat
05. Antal stater med en væsentlig interesse i sagen
06. Stater med en væsentlig interesse i sagen
07. Anmeldende instans
08. Anmeldelsestidspunkt
09. Anmeldelsesdato
10. Skibets navn
11. IMO-nummer / kendingsbogstaver
12. Skibets flag
13. Ulykkens eller hændelsens type
14. Skibstype
15. Dato for ulykken eller hændelsen
16. Tidspunkt for ulykken eller hændelsen
17. Position - breddegrad
18. Position - længdegrad
19. Stedet for ulykken eller hændelsen
20. Afgangshavn
21. Bestemmelseshavn
22. Trafiksepareringssystem
23. Rejseafsnit
24. Skibsdrift

25. Plads om bord
26. Omkomne
- Besætning
 - Passagerer
 - Andre
27. Alvorligt tilskadekomne:
- Besætning
 - Passagerer
 - Andre
28. Forurening
29. Skader på skib
30. Skader på last
31. Andre skader
32. Kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen

Bemærk: De understregede tal angiver, at der skal anføres data for hvert enkelt skib, hvis der er mere end et skib involveret i en ulykke eller hændelse til søs.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af direktiv 1999/35/EF og 2002/59/EF.

2. ABM/ABB-RAMME (aktivitetsbaseret budgetforvaltning og budgettering)

Politikområde: Energi og transport

Aktiviteter: Sø- og flodtrafik, intermodalitet

3. BUDGETPOSTER

3.1 Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)): Ikke relevant

3.2 Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed: Ikke relevant.

3.3 Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker): Ikke relevant.

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøger-landene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	Oblig./ Ikke-oblig.	Opdelte ¹ / Ikke-opdelte ²	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr. [...]
	Oblig./ Ikke-oblig.	Opdelte/ Ikke-opdelte	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr. [...]

¹ Opdelte bevillinger.

² Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB.

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1 Finansielle ressourcer

4.1.1 Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	-------	-------	-------	-------	-----------------	-------

Driftsudgifter³

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	ingen data
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0	0	0	ingen data

Administrative udgifter inden for referencebeløbet⁴

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	ingen data
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	------------

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0	0	0	0	0	0	ingen data
Betalingsbevillinger		b+c	0	0	0	0	0	0	ingen data

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet⁵

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

⁴ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

⁵ Udgifter inden for kapitel xx 01 der ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansiering

Forslaget omfatter ikke samfinansiering fra medlemsstaternes side.

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Forenelighed med den finansielle programmering

- ☒ Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- ☐ Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- ☐ Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale⁶ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3 Finansielle virkninger på indtægtssiden

- ☒ Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- ☐ Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne for indtægterne er som følger:

NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne for indtægterne anføres i et særskilt bilag.

i mio. EUR (3 decimaler)

Budget-post	Indtægter	Forud for aktionen [År n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Indtægter i absolutte tal		0	0	0	0	0	0
	b) Ændringer i indtægterne	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

⁷ Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

- 4.2 Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

(Forvaltes af nuværende personale.)

Årlige behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

- 5.1 Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Forslaget tager sigte på vedtagelsen af et direktiv om de grundlæggende principper, medlemsstaterne skal følge i forbindelse med tekniske undersøgelser efter hændelser til søs.

De planlagte foranstaltninger skal iværksættes af medlemsstaternes myndigheder, særlig søfartsmyndigheder og myndigheder, der forestår tekniske undersøgelser efter hændelser til søs.

- 5.2 Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Den foreslåede foranstaltning vil navnlig gøre det muligt i tide at indkredse erfaringer, som kan udnyttes til at fremsætte anbefalinger på EF-plan med henblik på at forebygge fremtidige ulykker af samme type og mindske de søfartsrisici, som mennesker, goder og miljøet i medlemsstaterne er udsatte for.

Merværdien vil vise sig i form af en forbedring af det generelle niveau for sikkerheden til søs. Det forventes ikke at have konsekvenser for de finansielle instrumenter.

- 5.3 Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Det generelle formål med Kommissionens forslag er at forbedre sikkerheden til søs ved at udarbejde klare retningslinjer på EF-plan vedrørende gennemførelsen af tekniske undersøgelser efter hændelser til søs. De vanskeligheder, man stødte på under gennemførelsen af undersøgelser af olietankskibene Erikas og Prestiges forlis, viste, at det var nødvendigt med en yderligere EF-indsats på dette område.

Direktivforslaget, som er i overensstemmelse med de internationale havretsregler og medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, indeholder bestemmelser om de foranstaltninger, der er strengt nødvendige for på EU-plan at sikre en hurtig gennemførelse af tekniske undersøgelser efter hændelser til søs, som har forårsaget eller truer med at forårsage alvorlige skader for mennesker, goder og miljøet i medlemsstaterne.

Ved at indføre EF-lovgivning sikres det, at der opnås en effektiv anvendelse på EF-niveau af de internationalt vedtagne principper, og at medlemsstaterne, uanset om de er flagstater eller stater med en interesse i sagen, støttes i gennemførelsen af aktiviteter i tilknytning til undersøgelser af alvorlige ulykker til søs.

5.4 Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder⁸ der er valgt til gennemførelse af foranstaltningen.

☐ Central forvaltning

☒ Direkte af Kommissionen

☐ Indirekte ved delegation til:

☐ forvaltningsorganer

☐ organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

☐ nationale offentlige organer eller public service-organer

☐ ***Fælles eller decentral forvaltning***

☐ med medlemsstaterne

☐ med tredjelande

☐ ***Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)***

Relevante bemærkninger:

Ingen.

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Direktivforslaget indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal meddele de gennemførelsesbestemmelser, hvorved direktiverne vil blive indført i national ret.

Manglende eller ufuldstændig meddelelse af disse gennemførelsesbestemmelser vil automatisk udløse overtrædelsesprocedurer efter traktatens artikel 226.

Agenturet for søfartssikkerhed skal følge aktiviteterne i medlemsstaternes undersøgelsesinstanser og søfartsadministrationer.

⁸ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

6.1 Evaluering

6.1.1 Forudgående evaluering

Kommissionen gennemførte i maj 2004 og derefter i februar 2005 to rækker møder med høringer af repræsentanter for medlemsstaterne og søfartsindustrien på grundlag af tjenestegrenenes arbejdsdokumenter, som bl.a. omfattede en detaljeret liste med spørgsmål om, hvilken tilgang der skulle følges, og hvilke bestemmelser der skulle forudses i de planlagte forskrifter om undersøgelser efter ulykker til søs. Kommissionen anmodede de hørte deltagere om at fremsende deres udførlige bemærkninger skriftligt.

Desuden har Kommissionen med støtte fra Agenturet for Søfartssikkerhed indsamlet de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere forslagens virkninger. De principper, der har ligget til grund for Kommissionens forslag, blev behandlet på et teknisk seminar, som agenturet afholdt i februar 2005 med deltagelse af eksperter fra IMO og medlemsstaternes søfartsadministrationer og undersøgelsesorganer.

Endelig er Kommissionen under forberedelsen af direktivforslaget blevet rådgivet af den uafhængige ekspertgruppe til rådgivning af Kommissionen om en strategi til behandling af ulykker i transportsektoren.

Resultaterne af høringerne og konsekvensanalyserne har bekræftet, at

- for at løse problematikken med tekniske undersøgelser efter hændelser til søs inden for rammerne af politikken for sikkerhed til søs vil det være mest hensigtsmæssigt at gøre brug af EF-lovgivning
- det valgte middel (dvs. et direktiv om de grundlæggende principper, som medlemsstaterne skal følge i forbindelse med tekniske undersøgelser efter hændelser til søs) bør i videst muligt omfang baseres på IMO-kodens principper og anbefalinger; de foreslåede forskrifter skal dog kunne føre til en udnyttelse af erfaringer, der mindst svarer til det, som de gældende bestemmelser for luftfartssektoren sikrer
- det haster med et EF-tiltag på dette område, da de tekniske undersøgelser indgår som led i en politik, der tager sigte på at forebygge, at der opstår nye katastrofer til søs i EU.

6.1.2 Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Ikke relevant.

6.1.3 Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Ikke relevant.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant

8. RESSOURCER

8.1 Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål **Ikke relevant.**

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Beskrivelse af mål, aktioner og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 ... ⁹																
Foranstaltning 1.....																
- Output 1																
- Output 2																
Foranstaltning 2.....																
- Output 1																
Subtotal mål 1																
OPERATIONELT MÅL nr. 2 ...																
Foranstaltning 1.....																
- Output 1																
Subtotal mål 2																
OPERATIONELT MÅL nr. n																
Subtotal mål n																
SAMLEDE OMKOSTNINGER																

⁹

Som beskrevet under punkt 5.3.

8.2 Administrative udgifter

8.2.1 Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale, der finansieres ¹¹ over art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Andet personale, der finansieres ¹² over art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
I ALT		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Opgavebeskrivelse

Direktivet om principperne for gennemførelse af tekniske undersøgelser efter søfartsulykker udvider Fællesskabets kompetence inden for sikkerhed til søs. Det anslås, at en personaleforøgelse på ½ A-tjenestemand er nødvendig for at følge forsvarligt med i direktivets gennemførelse.

8.2.3 Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- ☐ Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- ☐ Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- ☐ Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- ☒ Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- ☐ Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

¹⁰ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹¹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹² Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4 Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet
(XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							0
Forvaltningsorganer ¹³							0
Anden teknisk og administrativ bistand							0
- intern							0
- ekstern							0
Teknisk og administrativ bistand i alt							0

8.2.5 Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i
referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Beregning – *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

$$(108\,000\text{ €} * 0.5 = 54\,000\text{ €})$$

Beregning – *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

Ikke relevant

¹³ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.6 Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Udvalg ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0	0

* Uden virkninger for det aktuelle tjenesterejsebudget.

Beregning - *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Ikke relevant

¹⁴ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.