



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.6.2016  
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**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 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1 Forslagets begrundelse og formål

Som led i Kommissionens Refitprogram og dagsorden for bedre regulering og som en umiddelbar opfølgning på kvalitetskontrollen af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe<sup>1</sup> fremsætter Kommissionen en række forslag med henblik på at realisere de konstaterede forenklingsmuligheder.

Målene med denne revision er at forenkle og strømline de gældende EU-regler om sikkerhed for passagerskibe, således i) at EU's regler bibeholdes, hvor dette er hensigtsmæssigt og rimeligt, ii) at deres korrekte gennemførelse sikres, og iii) at eventuelle overlappende forpligtelser samt uoverensstemmelser med beslægtet lovgivning undgås. Det overordnede mål er at skabe et klart, enkelt og tidssvarende regelsæt, som er lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, således at det genelle sikkerhedsniveau øges.

Rådets direktiv 98/41/EF<sup>2</sup> indeholder bestemmelser om optælling og registrering af passagerer og besætning om bord på passagerskibe, som sejler til og fra havne i EU. Det har til formål at sikre, at passagerens sikkerhed ikke bringes i fare som følge af, at det højst antal tilladte personer om bord overskrides, og at der kan sættes effektivt ind med eftersøgnings- og redningsaktioner i tilfælde af en ulykke.

Direktiv 98/41/EF var den første EU-retsakt, der handlede om oplysninger om ombordværende på et skib. Siden 1998 er der imidlertid andre EU-retsakter og internationale konventioner, som omhandler lignende spørgsmål, der er trådt i kraft, og der er også udviklet nye teknologier og løsninger. Det har medført stadigt mere komplekse og overlappende lovbestemmelser vedrørende optælling og registrering af de ombordværende samt meddelelse af oplysningerne herom.

Selv om en effektiv eftersøgnings- og redningsaktion forudsætter, at der straks er adgang til præcise oplysninger om de ombordværende, har det i praksis ikke altid været tilfældet. Ifølge de gældende krav skal oplysningerne opbevares i rederiets system og skal – til enhver tid – straks kunne videregives til den kompetente myndighed med ansvar for eftersøgnings- og redningsaktionen. Dette krav, som går tilbage til 1998, betyder, at der ikke tages højde for udviklingen af systemer som SafeSeaNet<sup>3</sup> og det nationale enstrengede system<sup>4</sup> og, at den nationale kompetente myndighed skal kontakte rederiet i tilfælde af en nødsituation. Endvidere indeholder de registrerede data ikke altid oplysning om nationalitet (dvs. udover oplysninger om navn, alder og køn), hvilket gør det vanskeligere at yde bistand til ofrene og deres pårørende.

Operatører, som allerede videregiver sådanne oplysninger til det nationale enstrengede system, udsættes derfor for dobbelte meldesystemer. Dette er blevet påpeget af de

---

<sup>1</sup> Resultaterne heraf blev meddelt Europa-Parlamentet og Rådet den 16. oktober 2015 (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

medlemsstater, som allerede anvender direktiv 2002/59/EF for at efterleve direktiv 98/41/EF. Endvidere viser erfaringer fra gennemførelsen, at der er en række tvetydige definitioner og temmeligt indviklede krav, hvilket gør det vanskeligt at overvåge og håndhæve nogle af bestemmelserne.

Det foreslås derfor at ajourføre, præcisere og forenkle de gældende krav til optælling og registrering af passagerer og besætning om bord på passagerskibe, samtidig med at det sikkerhedsniveau, som kravene sikrer, øges. Dette er fuldt ud i overensstemmelse med Kommissionens Refitprogram og har til formål at udnytte digitaliseringspotentialer i forbindelse med registrering, videregivelse, adgang til og beskyttelse af oplysninger.

Forslaget ændrer de tilhørende definitioner og krav i direktiv 98/41/EF.

## **1.2 Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er fuldt ud i overensstemmelse med forenklingforslagene om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF<sup>5</sup> og det nye direktiv om erstatning af Rådets direktiv 1999/35/EF<sup>6</sup>. Forslaget er fuldt ud i overensstemmelse med de henstillinger, der er givet efter kvalitetskontrollen, og med hvidbogen fra 2011 om transportens fremtid<sup>7</sup>, hvori det anerkendes, at der er behov for at modernisere de aktuelle EU-regler for passagerskibe.

## **1.3 Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget hænger godt sammen med Kommissionens dagsorden for bedre regulering, idet det sikrer, at den gældende lovgivning er enkel og klar, at den ikke skaber unødvendige byrder, og at den holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling. Det svarer også godt til målene i søfartstransportpolitikken frem til 2018<sup>8</sup> ved at sikre færgeforbindelser af høj kvalitet for passagerskibes faste rutefart inden for EU.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

### **2.1 Retsgrundlag**

Da forslaget erstatter det gældende direktiv, er retsgrundlaget forsat artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (tidligere artikel 80, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab), som fastsætter bestemmelser inden for søfart.

### **2.2 Nærhedsprincippet**

På medlemsstaternes anmodning<sup>9</sup> har EU's lovgivning om passagerskibes sikkerhed primært bygget på internationale krav og er affødt af en række større ulykker. Selv om der er vedtaget

---

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> Hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 144).

<sup>8</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger (KOM(2009) 8).

<sup>9</sup> Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med RO/RO-passagerfærger (94/C 379/05) (EUT C 379 af 31.12.94, s. 8).

krav vedrørende oplysninger om passagerer på internationalt plan, er det ikke tilfældet for skibe, der sejler indenrigs.

Forslaget sikrer en fælles og sammenhængende anvendelse af de registreringskrav, der blev fastsat ved direktiv 98/41/EF for alle skibe, der sejler til og fra EU-havne, hvilket ikke ville kunne opnås ved en ensidig indsats på medlemsstatsniveau. Det sikrer, at direktiv 98/41/EF er i trit med den juridiske og teknologiske udvikling og derfor fortsat øger sikkerheden og fremmer eftersøgnings- og redningsaktioner, såfremt en ulykke skulle ske.

Forslaget sikrer også, at der fortsat er konkurrence på lige vilkår i EU-farvande for alle operatører uanset deres nationalitet, uanset skibets og fartøjets flag, og uden at der skelnes mellem internationale ruter og indenrigsruter. Samtidig redegøres der i forslaget nærmere for betingelserne for at fravige kravene i direktiv 98/41/EF, såfremt de lokale betingelser for sejlads kræver det.

### **2.3 Proportionalitet**

I lyset af den seneste teknologiske og juridiske udvikling anses forslaget om at fjerne forældede krav og overlapninger samt at præcisere tvetydige krav for at være den eneste rimelige og sammenhængende løsning. Forslaget sikrer, at det aktuelle høje sikkerhedsniveau fastholdes og øges ved at benytte midler til elektronisk dataoverførsel.

Mere specifikt menes kravet om at registrere oplysninger om de ombordværende i et eksisterende elektronisk system (som i tilfælde af en nødsituation gør det muligt for den kompetente myndighed straks at få adgang til oplysningerne) at udgøre et fremskridt i forhold til det nuværende sikkerhedsniveau, uden at det medfører voldsomme omkostninger for operatører eller nationale myndigheder.

Kravet om godkendelse af systemer til passagerregistrering har vist sig at være en stor arbejdsbyrde for visse nationale myndigheder. Denne arbejdsbyrde og de tilhørende udgifter vurderes at være alt for stor, navnlig i betragtning af det begrænsede anvendelsesområde, den delvise overlapning med ISM-koden og vanskelighederne ved at kunne kontrollere godkendelsen uden nogle certifikater. Kravet om, at rederier skal have passagerregistreringssystemer bør fjernes, og der bør fokuseres på registreringsresultaterne, dvs. hvor præcis og aktuel registreringen af oplysningerne er i de eksisterende elektroniske systemer.

Erfaringerne har desuden vist, at det efter en ulykke er meget vigtigt hurtigt at have adgang til ikke blot antallet af og listen over ombordværende, men også at kende de pågældendes nationalitet. Det foreslås derfor at registrere sådanne oplysninger på grundlag af en egenerklæring fra passagererne, således som det i dag sker for andre oplysninger. Derved sikres det, at de operatører, som i øjeblikket ikke registrerer sådanne oplysninger, ikke har nogen eller kun har ganske få omkostninger i forbindelse med de ekstra oplysninger.

### **2.4 Valg af retsakt**

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet menes de fastlagte mål bedst at kunne nås ved et direktiv. Et direktiv fastlægger de fælles principper og et harmoniseret sikkerhedsniveau og sikrer håndhævelse af reglerne, men overlader valget af praktiske og tekniske procedurer til den enkelte medlemsstat. Derved har medlemsstaterne ansvaret for at fastlægge, hvordan bestemmelserne bedst gennemføres i deres interne system.

Det blev konkluderet, at den mest hensigtsmæssige juridiske løsning var et forslag om ændring af direktiv 98/41/EF. Den alternative løsning, som bestod i at foreslå et nyt direktiv,

blev afvist på grund af det begrænsede antal tydeligt identificerbare ændringer af det gældende direktiv.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

#### **3.1 Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Det fremgår af kvalitetskontrollen, at de vigtigste mål med EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed for såvidt angår passagerernes sikkerhed og det indre marked generelt set opfyldes og fortsat er meget relevante. EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed har medført et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe inden for EU og lige vilkår for operatører samt øget overflytning af skibe mellem medlemsstater. Kvalitetskontrollen viste desuden, at sikkerhedsniveauet kan blive bedre, og at nogle af de forskriftsmæssige krav kan gøres mere effektive og rimelige. Der er givet henstillinger om at forenkle, præcisere og ophæve en række tvetydige, forældede eller overlappende krav inden for en række områder med henblik på at:

- a) fjerne krav om dobbeltmeddelelse af krævede passageroplysninger og justere meldekravene for alle operatører ved at sikre:
  - registrering af oplysninger om antallet af ombordværende i et eksisterende elektronisk system, som i tilfælde af en nødsituation eller en ulykke gør det muligt øjeblikkeligt at videregive oplysninger til den kompetente myndighed, i stedet for i rederiets system inden afrejse fra og ankomst til en anløbshavn i EU.
  - registrering – for hver sejlads under 20 sømil – af de krævede oplysninger om besætning og passagerer i samme system som nævnt ovenfor i stedet for i rederiets system inden afrejse eller ankomst til en anløbshavn i EU. Præcisere definitionerne af kravene om registrering af passagerer i direktiv 98/41/EF, såsom sejladsens længde.
- b) undgå overlapninger og – for sejlads over 20 sømil – kræve, at passagerernes nationalitet registreres og videregives til den kompetente myndighed, idet der bruges samme midler og kriterier som dem, der gælder for registrering og videregivelse af allerede krævede oplysninger om navn, alder osv.
- c) præcisere definitionerne af kravene om registrering af passagerer i direktiv 98/41/EF, såsom sejladsens længde.
- d) fjerne kravet i direktiv 98/41/EF om godkendelse af passagerregistreringssystemer.
- e) strømline mekanismen til meddelelse af fritagelser/tilsvarende krav i henhold til direktiv 2009/45/EF og direktiv 98/41/EF.

#### **3.2 Høring af interesserede parter**

I betragtning af de påtænkte forslags tekniske karakter fandt man, at en målrettet høring var det mest hensigtsmæssige. Nationale eksperter er blevet konsulteret i forbindelse med ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed. Der er afholdt en workshop, som medlemsstater, industrien og passagersammenslutninger blev opfordret til at deltage i. De påtænkte foranstaltninger er blevet præsenteret ved flere lejligheder. Derudover har en køreplan, som er

offentliggjort på webstedet Europa<sup>10</sup>, givet alle interesserede parter mulighed for at give feedback ved hjælp af en onlineformular.

Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget, indeholder et sammendrag af høringen samt nærmere feedback på de indvendinger, der blev rejst i løbet af høringen. De påtænkte forenklingsforanstaltninger fik opbakning fra størstedelen af de nationale eksperter, men der er fremsat en række bemærkninger med hensyn til den præcise formulering af nogle af forslagene. Alle forslag er derfor gennemgået nøje og forslagene er om nødvendigt ændret. Derudover har nogle eksperter sat spørgsmålstegn ved nogle praktiske og tekniske aspekter af gennemførelsen, som er blevet behandlet i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager forslaget, og de er indarbejdet i gennemførelsesplanen.

Interesserede parter fra industrien insisterede på, at de centrale principper i de gældende regler skulle forblive uændrede (nemlig vedrørende egenerklæringer af passageroplysninger), mens passagersammenslutningen anmodede om, at sikkerhedsniveauet højnes, og advarede imod, at det udvandedes. Forslaget sikrer derfor, at det gældende sikkerhedsniveau fastholdes, og at det såvidt muligt inden for forenklingsrammerne øges (f.eks. ved at udnytte de aktuelle elektroniske systemer og præcisere, hvordan grænsen på 20 sømil bør beregnes).

### **3.3 Indhentning og brug af ekspertbistand**

Denne revision bygger primært på oplysninger, der er indhentet i forbindelse med kvalitetskontrollen som rapporteret i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene "Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check", der blev vedtaget den 16. oktober 2015<sup>11</sup>.

Ud over de oplysninger, der er indhentet, og den høring, der er foretaget i forbindelse med kvalitetskontrollen, har udarbejdelsen af dette forenklingsforslag krævet input fra tekniske og juridiske eksperter med hensyn til den konkrete formulering af tekniske definitioner og en klar juridisk affattelse af teksten. Denne ekspertise er indhentet internt i samarbejde med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur og ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed. Den er nærmere beskrevet i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget.

### **3.4 Konsekvensanalyse**

Forslaget er en umiddelbar opfølgning på den kvalitetskontrol, hvor det blev fastlagt nærmere, hvilke områder der kunne forenkles, og hvor der blev foretaget en vurdering af mulighederne for forenkling. Som det fremgår af køreplanen, forventes de påtænkte foranstaltninger ikke at have væsentlige konsekvenser (dvs. ud over dem, som ikke er målbare såsom juridisk klarhed, sikkerhed eller forenkling), eller der er ikke fundet løsninger, der er væsentligt anderledes. I tråd med Kommissionens retningslinjer for bedre regulering er der ikke foretaget en fuldstændig konsekvensanalyse.

Ikke desto mindre er forenklingsforslaget ledsaget af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som minder om henstillingerne i kvalitetskontrollen og redegør for rationale bag de foreslåede løsninger ud fra både en teknisk og juridisk synsvinkel. Det omfatter et sammendrag og feedback på den høring af interesserede parter, der blev foretaget forud for initiativet. Der er også vedlagt en gennemførelsesplan.

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_da.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_da.htm).

<sup>11</sup> SWD(2015)197.

### **3.5 Målrettet regulering og forenkling**

Hovedformålet med dette forslag er at sikre, at den gældende lovgivning er egnet til formålet. Ved at bruge de til rådighed værende midler til elektronisk kommunikation kan de politiske målsætninger opfyldes bedre og mere effektivt. Forenklingspotentialet består primært i at fjerne overlapninger i meldekravene og urimelige krav samt af ikke-målbare konsekvenser som juridisk klarhed, sikkerhed og forenkling.

De dobbelte meldekrav, der stilles til operatører, som allerede videregiver oplysninger om passagerer og besætning til det nationale enstrengede system, påfører industrien en ekstra og unødvendig byrde. Det påtænkes at indføre en enklere ordning for de (i princippet mindre) operatører, som endnu ikke anvender ovennævnte systemer. Disse rederier besejler hovedsageligt meget korte indenrigsruter (dvs. de registrerer kun oplysninger om antallet af ombordværende) og har ikke it-systemer eller internetforbindelse.

For at neutralisere eventuelle udgiftsstigninger for disse operatører, er det tanken, at de skal kunne vælge at videregive oplysninger om antallet af personer om bord via det automatiske informationssystem, som er et maritimt radiokommunikationssystem baseret på transmission af meget højfrekvente radiosignaler. Derved vil det lokale eftersøgnings- og redningscenter til enhver tid let kunne finde frem til oplysninger om antallet af ombordværende, uanset om der er en kontaktperson til stede eller ej.

Medlemsstaterne vil slippe for at godkende rederiernes passagerregistreringssystemer, men vil fortsat være ansvarlige for at sikre, at oplysningerne indhentes og registreres elektronisk på præcis og rettidig vis.

### **3.6 Grundlæggende rettigheder**

Forslaget tilføjer hverken ekstra kategorier eller ændrer kategorierne af personoplysninger, som skal indhentes og registreres i henhold til de gældende krav i direktiv 98/41/EF. Den eneste undtagelse er oplysningerne om de ombordværendes nationalitet, som det af de ovenfor nævnte grunde foreslås at tilføje til de oplysninger, der allerede registreres (dvs. de ombordværendes efternavn, fornavne eller initialer, køn, en angivelse af den aldersgruppe, de tilhører, eller af deres alder eller fødselsår, og hvis personerne ønsker det, oplysninger om behovet for særlig behandling eller bistand i nødsituationer).

Direktiv 98/41/EF skal ikke desto mindre føres ajour i overensstemmelse med den juridiske udvikling inden for beskyttelse af personoplysninger, navnlig forordning (EU) nr. XXX/2016<sup>12</sup>. Det skal i den forbindelse nævnes, at selv om kategorierne af oplysninger, formålet med oplysningerne og modtagerne af dem er klart defineret, er dataopbevaringstiden det ikke. Ifølge direktiv 98/41/EF bør rederiet ikke opbevare personoplysninger længere, end hvad der er nødvendigt for at efterleve direktivet, men det fremgår ikke, hvor længe det er. Erfaringer fra gennemførelsen har vist, at den periode, oplysningerne opbevares i, er meget forskellig fra medlemsstat til medlemsstat – fra timer til uger til måneder efter rejsen er (vel) tilendebragt. Det foreslås derfor at fastlægge opbevaringsperioden i dette direktiv (med forbehold af andre juridiske krav, hvor sådanne oplysninger indsamles til andre formål med en anden opbevaringsperiode).

Selv om det fastsættes i direktivet, at rederiernes registreringssystemer skal beskyttes mod tilfældig eller ulovlig tilintetgørelse eller bortkomst og mod ubeføjet ændring, udlevering eller adgang, henvises der ikke til EU-lovgivning om beskyttelse af personoplysninger, og der

---

<sup>12</sup> Henvisning tilføjes efter vedtagelsen.

gives ingen garanti for, at personoplysningerne er tilgængelige. På dette punkt menes forslaget at være en væsentlig forbedring i beskyttelsen af personoplysninger.

Derudover erstatter forslaget kravet om, at rederier skal opbevare oplysningerne, med et krav om, at de skal videregive sådanne oplysninger til et eksisterende elektronisk system, der er udformet til formålet, (og slette personoplysningerne efter videregivelsen). Den foreslåede videregivelse til det nationale enstrengede system imødekommer fortrolighedskravene (som defineret i artikel 8 i direktiv 2010/65/EU) og stemmer overens med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger. Den sikrer ligeledes den begrænsede adgang til sådanne oplysninger, som efter anmodning skal gives til de relevante nationale myndigheder (udvekslingsmekanismen til tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke er SafeSeaNet-systemet som defineret i direktiv 2002/59/EF). Ligesom det nationale enstrengede system bygger SafeSeaNet-systemet på EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger og foreskriver en klart defineret sikkerhed og klart definerede adgangsrettigheder.

De relevante nationale myndigheder, som skal gives adgang med henblik på efterlevelse af direktivet, er de myndigheder med ansvar for eftersøgnings- og redningsaktioner, som er udpeget af medlemsstaterne. På anmodning skal eftersøgnings- og redningsmyndighederne i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke have øjeblikkelig adgang til de oplysninger, der er meddelt i henhold til direktiv 98/41/EF.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

##### **5.1 Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget er ledsaget af en gennemførelsesplan, som indeholder en liste over de tiltag, der er nødvendige for at gennemføre forenklingsforanstaltningerne, og påpeger de vigtigste tekniske, juridiske og tidsmæssige udfordringer ved gennemførelsen.

Der er fundet hensigtsmæssige overvågnings- og meldeordninger, uden at der skabes nye meldeforpligtelser og administrative byrder. De vigtigste oplysninger om flåde, ulykker og overholdelse vil blive indsamlet med hjælp fra EMSA og ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed og på grundlag Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs' (EMCIP) database. Da den fulde cyklus af de påtænkte EMSA-besøg vedrørende gennemførelsen forventes at vare fem år, bør cyklussen for evaluering af EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed finde sted hvert syvende år.

##### **5.2 Forklarende dokumenter**

Der kræves ingen forklarende dokumenter, da forenklingsforanstaltningerne ikke er af væsentlig eller kompleks karakter.

##### **5.3 Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

###### **Definitioner og anvendelsesområde**

Artikel 2 ændres for såvidt muligt at tilpasse definitionerne til forslaget om ændring af direktiv 2009/45/EF og til forslaget om et direktiv, der erstatter 1999/35/EF, og for tilpasse den registeransvarliges ansvar til forslaget om at fjerne kravet om de oplysninger, som ifølge nærværende direktiv skal opbevares af rederiet.



Artikel 3 ændres for at præcisere direktivets anvendelsesområde og bringe det i overensstemmelse med definitionen af havneområder som defineret i forslaget om ændring af direktiv 2009/45/EF.

### **Oplysninger om ombordværende**

Artikel 4 ændres for at erstatte kravet til rederier om at opbevare oplysningerne om antallet af ombordværende med et krav om registrering heraf i det nationale enstrengede system eller videregivelse heraf ved hjælp af det automatiske identifikationssystem.

Artikel 5 ændres for at tilføje oplysninger om de ombordværendes nationalitet og for at erstatte kravet til rederier om at opbevare lister over passagerer og besætning med et krav om registrering heraf i det nationale enstrengede system. Listen over de oplysninger, der skal registreres, forenkles, tydeliggøres og tilpasses såvidt muligt til meldekravene i det nationale enstrengede system.

Artikel 6 ændres for at tilpasse henvisningen til de foreslåede datatransmissionsmidler og for at præcisere medlemsstaternes ansvar med hensyn til passagerskibe, der fører tredjelands flag.

### **Rederier**

Artikel 8 ændres for at afspejle den registeransvarliges nye rolle (dvs. ikke at opbevare, men at videregive oplysninger) og fjerne kravet om, at rederier skal indføre et passagerregistreringssystem). Den ændres også for at afspejle EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger og præciserer, at rederierne skal destruere personoplysningerne efter videregivelsen til det enstrengede system (med forbehold af andre meldeforpligtelser).

### **Fritagelser**

Artikel 9 ændres for at fjerne den forældede henvisning til fritagelsen for rutefart over Messinastrædet. I lyset af indførelsen af elektronisk videregivelse af oplysninger og den foreslåede fleksibilitet med hensyn til at kunne videregive oplysninger om antallet af ombordværende ændres artikel 9 for at fjerne muligheden for at fritage operatører for at videregive oplysninger om antallet af ombordværende til de kompetente myndigheder.

Artikel 9 ændres også for at sikre, at fritagelseskriterierne afspejler, om der i nærheden findes eftersøgnings- og redningsfaciliteter, som ikke længere indgår i den nye definition af beskyttede havområder. Endelig ændres artikel 9 for at forenkle meddelelsen af fritagelser via en database, som oprettes og vedligeholdes til dette formål, og for at tilpasse procedurerne for at gøre indsigelse mod fritagelserne i dette direktiv til direktiv 2009/45/EF.

### **Medlemsstaterne**

Artikel 10 ændres for at tilpasse medlemsstaternes ansvar til de foreslåede midler til videregivelse af oplysninger og for at afspejle EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger ved at specificere betingelserne for medlemsstaternes behandling af oplysningerne, adgangsrettighederne og opbevaringstiden.

### **Supplerende bestemmelser**

Artikel 11 ændres for at fjerne kravene om rederiers registreringssystemer, som forslaget gør overflødige. Artikel 12, stk. 1, udgår ligeledes.

### **Udvalgsprocedure og ændringsprocedure**

Artikel 12 og 13 bringes i overensstemmelse med traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Artikel 12a tilføjes af samme grund (udøvelse af delegerede beføjelser).

## **Bestemmelser vedrørende evaluering**

Artikel 14a tilføjes for at præcisere bestemmelserne vedrørende evaluering.

### **Ændring af bilaget til direktiv 2010/65/EU**

Forslaget omfatter en tilhørende ændring af bilaget til direktiv 2010/65/EU, Del A, som følger af de ændringer, der foretages af direktiv 98/41/EF.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**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 om ændring af 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<sup>13</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>14</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Præcise og rettidige oplysninger om antallet af ombordværende på et skib eller om deres identitet er vigtigt for forberedelsen af effektive eftersøgnings- og redningsaktioner. I tilfælde af ulykker til søs kan et uforbeholdent samarbejde mellem de kompetente nationale myndigheder i den eller de berørte medlemsstater, skibsoperatøren og deres agenter bidrage væsentligt til, at de kompetente myndigheders aktion bliver effektiv. Visse aspekter af samarbejdet er reguleret ved Rådets direktiv 98/41/EF<sup>15</sup>.
- (2) I lyset af resultatet af kvalitetskontrollen af programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit)<sup>16</sup> og erfaringerne med gennemførelsen, som har vist, at oplysningerne om de ombordværende ikke altid er umiddelbart tilgængelige for de kompetente myndigheder, bør de aktuelle krav i direktiv 98/41/EF bringes i overensstemmelse med kravene om at meddele oplysninger elektronisk, således at de bliver mere effektive og mindre byrdefulde. En digitalisering vil også gøre det muligt at fremskynde anvendelsen af oplysninger om et stort antal passagerer i en nødsituation eller efter en ulykke.
- (3) I de seneste 17 år er der gjort vigtige teknologiske fremskridt inden for kommunikationsmidler og opbevaring af oplysninger om skibes bevægelser, hvilket har gjort det muligt at anvende det automatiske identifikationssystem (AIS) om bord på skibe til øget skibsovervågning. Udgifterne til udstyr til at udføre disse funktioner

---

<sup>13</sup> EUT C af , s. .

<sup>14</sup> EUT C af , s. .

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> KOM(2015) 508.

er derfor blevet væsentligt reduceret. Der er ved de europæiske kyster indført en række skibsmeldesystemer, som er i overensstemmelse med de regler, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). EU-regler og national lovgivning sikrer, at skibe overholder de meldekrav, der gælder i forbindelse med disse systemer.

- (4) Indsamling, videregivelse og udveksling af skibsrelaterede oplysninger er blevet muliggjort, forenklet og harmoniseret dels ved det nationale enstrengede system, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU<sup>17</sup>, dels ved SafeSeaNet, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF<sup>18</sup>. De oplysninger om ombordværende, som kræves i henhold til direktiv 98/41/EF, bør derfor registreres i det nationale enstrengede system, som i tilfælde af en nødsituation eller en ulykke giver den kompetente myndighed mulighed for straks at få adgang.
- (5) For at sikre, at proportionalitetsprincippet overholdes, bør mindre operatører, som endnu ikke anvender det nationale enstrengede system, og som primært besejler meget korte indenrigsruter under 20 sømil (dvs. som kun er forpligtede til at registrere antallet af ombordværende), kunne vælge, om de vil stille sådanne oplysninger til rådighed via det nationale enstrengede system eller via AIS.
- (6) For at mindske de pårørendes frygt i tilfælde af en ulykke og for at undgå unødvendige forsinkelser i forbindelse med konsular bistand og andre ydelser bør de meddelte oplysninger omfatte oplysninger om de ombordværendes nationalitet. Listen over de oplysninger, der skal registreres ved ruter på over 20 sømil, bør forenkles, tydeliggøres og såvidt muligt tilpasses til meldekravene i det nationale enstrengede system.
- (7) I betragtning af de elektroniske midler, der findes til at registrere oplysninger med, og det forhold, at personoplysninger under alle omstændigheder bør indsamles inden skibets afgang, bør den frist på 30 minutter, som i øjeblikket er fastsat i direktiv 98/41/EF, anses for at være den maksimale frist, og den bør kun anvendes i helt særlige tilfælde.
- (8) For at skabe større juridisk klarhed og sammenhæng med anden relateret EU-lovgivning, herunder især med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF<sup>19</sup>, bør en række forældede, tvetydige og uklare henvisninger ajourføres eller udgå. Begrebet "søgående" passagerskib bør erstattes af "passagerskib", og begrebet "beskyttet havområde" bør erstattes af klart definerede havområder, som medlemsstaterne har opstillet lister over i overensstemmelse med direktiv 2009/45/EF. Definitionen af "registeransvarlig" bør ændres, således at den afspejler de nye opgaver, som ikke længere omfatter opbevaring af oplysninger. De tilsvarende krav til rederier om et passagerregistreringssystem bør udgå.
- (9) Medlemsstaterne bør forblive ansvarlige for at sikre, at kravene om registrering af oplysninger i henhold til direktiv 98/41/EF overholdes, nemlig kravene om præcise oplysninger og rettidig registrering heraf. Der bør i den forbindelse foretages kontrol i stil med den stikprøvekontrol, der i dag foretages af rederiernes registreringssystemer.

---

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).

- (10) I det omfang foranstaltningerne indebærer behandling af personoplysninger, skal denne foretages i overensstemmelse med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger<sup>20</sup>. Navnlig bør personoplysninger, som er indhentet med henblik på direktiv 98/41/EF, ikke behandles eller anvendes til andre formål, og de bør ikke opbevares længere end, hvad der nødvendigt for at efterleve direktiv 98/41/EF.
- (11) Af hensyn til proportionalitetsprincippet og i betragtning af, at det er i pasagerens egen interesse at afgive korrekte oplysninger, er de aktuelle midler til indsamling af oplysninger på grundlag af en egenerklæring fra passagererne tilstrækkelige til at efterleve direktiv 98/41/EF. Samtidig burde elektroniske midler til registrering og kontrol af oplysninger sikre, at der registreres entydige oplysninger om alle ombordværende.
- (12) For at øge gennemsigtigheden og fremme medlemsstaternes meddelelse af fritagelser og anmodninger om undtagelser bør Kommissionen oprette og vedligeholde en database til formålet. Den bør omfatte anmeldte foranstaltninger, både i form af udkast og i deres vedtagne form.
- (13) I betragtning af de ændringer, som traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde har medført, bør de beføjelser, Kommissionen har fået tildelt til at gennemføre direktiv 98/41/EF, ajourføres tilsvarende. Gennemførelsesretsakter bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>21</sup>.
- (14) For at tage højde for udviklingen på internationalt plan og øge gennemsigtigheden bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for såvidt angår udelukkelse af ændringer af internationale instrumenter fra dette direktivs anvendelsesområde, hvor det er nødvendigt, samt fastsættelse af betingelser for adgang til den database, hvor Kommissionen opbevarer medlemsstaternes meddelelser om fritagelser og anmodninger om undtagelser. Det er især vigtigt, at Kommissionen foretager relevante høringer i løbet af sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer foretages i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør systematisk have adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (15) I lyset af Det Europæiske Søfartssikkerhedsagenturs fulde kontrolcyklus bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 98/41/EF senest [syv år efter den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, andet afsnit], og underrette Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle de oplysninger, der er nødvendige for evalueringen.

---

<sup>20</sup> Navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/2016 af XXX (nummer og dato tilføjes efter formel vedtagelse) om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse) (henvisning til EUT tilføjes efter formel vedtagelse) og 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 (EUT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

<sup>21</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

(16) 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.

(17) Direktiv 98/41/EF og direktiv 2010/65/EU bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Ændringer af direktiv 98/41/EF**

Direktiv 98/41/EF ændres således:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) andet led affattes således:

"– passagerskib": et skib eller et højhastighedsskib, som befordrer mere end tolv passagerer"

b) sjette led affattes således:

"– "registeransvarlig": den person, som et rederi har udpeget som ansvarlig for opfyldelsen af forpligtelserne i henhold til ISM-kodeksen, eller en person, som et rederi har pålagt ansvaret for videregivelsen af oplysninger om de ombordværende på et passagerskib, der tilhører rederiet"

c) niende led affattes således:

"– "beskyttet havområde": et havområde, hvori skibe i klasse D kan sejle, og som er opstillet på en liste i henhold til artikel 4, stk. 2, i direktiv 2009/45/EF"

d) i tiende led affattes den indledende sætning således:

"– "rutefart": en række skibsoverfarter, der besejler afstanden mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejlads fra og til den samme havn, uden at der lægges til andre steder, enten:"

e) ellefte led affattes således:

"– "tredjeland": et land, som ikke er en medlemsstat"

f) følgende tolvte led tilføjes:

"– "havneområde": et område defineret i artikel 2, litra r), i direktiv 2009/45/EF"

g) følgende trettende led tilføjes:

"– "fritidsfartøj": et fartøj, som ikke befordrer last, som højst befordrer tolv passagerer, og som ikke benyttes erhvervsmæssigt, uanset fremdriftsmiddel."

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) første led affattes således:

"– krigsskibe og troppetransportskibe"

b) andet led affattes således:

"– fritidsfartøjer"

c) følgende tredje led tilføjes:

"– passagerskibe, der udelukkende er i fart i havneområder."

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

"2. Antallet af ombordværende meddeles inden afsejlingen til passagerskibets fører og registreres i det enstrengede system, der er indført i henhold til artikel 5 i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2010/65/EU\*, eller som stilles til rådighed for den myndighed, der er udpeget, 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. Følgende oplysninger registreres for alle passagerskibe, der afsejler fra havne i medlemsstaterne for at tilbagelægge en sejlads, hvor afstanden fra afsejlingsstedet til den næste anløbshavn er på mere end 20 sømil:

- efternavn på alle ombordværende
- deres fornavne eller initialer
- deres køn
- deres nationalitet
- deres fødselsår
- på passagerers anmodning alle oplysninger vedrørende behovet for særlig behandling eller bistand i nødsituationer.

2. Oplysningerne indsamles inden afsejling og registreres i det enstrengede system, der er indført i henhold til artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, ved skibets afsejling, dog under ingen omstændigheder senere end 30 minutter efter afsejling.

3. Personoplysninger, som indsamles med henblik på dette direktiv, må ikke behandles eller anvendes til andre formål."

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, nævnte oplysninger tilvejebringes som fastlagt i 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 en medlemsstat."

6) Artikel 8 affattes således:

*"Artikel 8*

Rederier, der driver sejlads med passagerskibe, skal, når det kræves i artikel 4 og 5, udpege en registeransvarlig, som skal være ansvarlig for at registrere de oplysninger, der er omhandlet i nævnte bestemmelser, i et enstrengt system, der er indført i henhold til artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, eller stille dem til rådighed ved hjælp af det automatiske identifikationssystem.

Personoplysninger, der er indsamlet i overensstemmelse med artikel 5, må ikke opbevares af rederiet længere, end hvad der er nødvendigt for at efterleve direktivet, nemlig indtil det øjeblik, hvor oplysningerne er registreret i det enstrengede system, der er indført i henhold til artikel 5 i direktiv 2010/65/EU. Med forbehold af andre meldeforpligtelser skal oplysninger, som ikke længere er nødvendige for efterlevelsen, destrueres.

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

7) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 2 foretages følgende ændringer:

– litra a) og b) udgår

– litra c) affattes således:

"c) En medlemsstat kan fritage passagerskibe, som udelukkende sejler i beskyttede havområder, hvor der findes eftersøgnings- og redningsfaciliteter i nærheden, mellem to havne eller fra og til samme havn uden at lægge til andre steder, fra forpligtelserne i artikel 5."

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

"a) medlemsstaten meddeler straks Kommissionen sin beslutning om at indrømme en fritagelse fra forpligtelserne i artikel 5 og giver en udførlig begrundelse herfor. Meddelelsen skal gives ved hjælp af en database, som Kommissionen opretter og vedligeholder til formålet. Kommissionen har beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 12a om betingelserne for adgang til denne database.

b) hvis Kommissionen inden seks måneder efter meddelelsen finder, at beslutningen ikke er berettiget eller kan få skadelige virkninger på konkurrencen, kan den ved en gennemførelsesretsakt pålægge medlemsstaten at ændre beslutningen eller trække den tilbage. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2."

c) stk. 4, tredje afsnit, affattes således:

"Meddelelsen indgives til Kommissionen ved hjælp af den database, der er omhandlet i stk. 3. Hvis Kommissionen inden seks måneder efter meddelelsen finder, at beslutningen ikke er berettiget eller kan få skadelige virkninger på konkurrencen, kan den ved en gennemførelsesretsakt pålægge medlemsstaten at ændre beslutningen eller trække den tilbage. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2."

8) Artikel 10 affattes således:

#### *"Artikel 10*

Medlemsstaterne kontrollerer, at den registrering af oplysninger, der skal foretages i henhold til dette direktiv, er præcis og rettidig.

Alle medlemsstater udpeger en myndighed, der har adgang til de oplysninger, der kræves ifølge direktivet. Medlemsstaterne sikrer, at den udpegede myndighed i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke har umiddelbar adgang til de oplysninger, der kræves ifølge direktivet.



Personoplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5, må ikke opbevares af medlemsstaterne længere, end hvad der er nødvendigt for at efterleve direktivet, dvs.

- a) indtil det pågældende skibs sejlads er sikkert tilendebragt, eller
- b) i tilfælde af en nødsituation eller efter en ulykke indtil eventuelle undersøgelser eller retssager er afsluttet.

Med forbehold af andre meldeforpligtelser skal oplysninger, som ikke længere er nødvendige til disse formål, destrueres."

- 9) Artikel 11 affattes således:

*"Artikel 11*

1. Med henblik på dette direktiv skal de krævede oplysninger indsamles og registreres således, at det ikke skaber unødige forsinkelser for passagerer i forbindelse med ombordstigning og/eller landgang.
2. Flerfoldig indsamling af oplysninger på samme rute eller på lignende ruter skal undgås."

- 10) Artikel 12 affattes således:

*"Artikel 12*

Kommissionen har kun beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 12a, som ændrer dette direktiv, for at udelukke ændringer af de internationale instrumenter, der er omhandlet i artikel 2, fra dets anvendelsesområde, hvis der på grundlag af Kommissionens vurdering foreligger en klar risiko for, at den pågældende internationale ændring vil sænke den standard for maritim sikkerhed, der er fastsat i EU's søfartslovgivning, eller vil være uforenelig med sidstnævnte."

- 11) Følgende indsættes som artikel 12a:

*"Artikel 12a*

1. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage de i artikel 9 og 12 omhandlede delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage de i artikel 9 og 12 omhandlede delegerede retsakter på ubestemt tid fra [indsæt ikrafttrædelsesdato].
3. Europa-Parlamentet eller Rådet kan til enhver tid tilbagekalde den i artikel 9 og 12 omhandlede delegation af beføjelser. 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 om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 9 og 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.

7. En delegeret retsakt om udelukkelse af en ændring af internationale instrumenter fra dette direktivs anvendelsesområde, jf. artikel 12, skal vedtages senest tre måneder inden udløbet af den frist, der er fastsat internationalt for den stiltiende accept af den pågældende ændring, eller inden ændringens påtænkte ikrafttrædelsesdato. I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttrædelse afstår medlemsstaterne fra ethvert forsøg på at indarbejde ændringen i national lovgivning eller fra at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument."

12) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) stk. 2 affattes således:

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

---

\* 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.

13) Følgende indsættes som artikel 14a:

#### *"Artikel 14a*

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest [syv år efter den dato, der er anført i artikel 3, stk. 1, andet afsnit]."

#### *Artikel 2*

#### **Ændringer af bilaget til direktiv 2010/65/EU**

I bilaget til direktiv 2010/65/EU tilføjes følgende punkt 7:

"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 [12 måneder efter ikrafttrædelsen] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse love og bestemmelser fra den [12 måneder efter ikrafttrædelsen].

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 4*

#### **Ikrafttrædelse**

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 Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

*På Rådets vegne*

*Formand*