

Den Europæiske Unions Tidende

L 131



Dansk udgave

Retsforskrifter

52. årgang

28. maj 2009

Indhold

- I Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk

FORORDNINGER

- ★ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 390/2009 af 23. april 2009 om ændring af de fælles konsulære instrukser til de diplomatiske og konsulære repræsentationer med hensyn til indførelse af biometriske identifikatorer, herunder bestemmelser om organisering af modtagelsen og behandlingen af visumansøgninger 1
- ★ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe ⁽¹⁾ 11
- ★ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørens erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer ⁽¹⁾ 24

DIREKTIVER

- ★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ⁽¹⁾ 47
- ★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol ⁽¹⁾ 57

Pris: 26 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

(Fortsættes på omslagets anden side)

DA

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

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

★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet ⁽¹⁾	101
★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ⁽¹⁾	114
★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav ⁽¹⁾	128
★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 390/2009

af 23. april 2009

om ændring af de fælles konsulære instrukser til de diplomatiske og konsulære repræsentationer med hensyn til indførelse af biometriske identifikatorer, herunder bestemmelser om organisering af modtagelsen og behandlingen af visumansøgninger

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 62, nr. 2), litra b), nr. ii),

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse ⁽¹⁾

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at sikre den pålidelige kontrol og identifikation af ansøgere er det nødvendigt at behandle biometriske oplysninger i visuminformationssystemet (VIS), som er indført ved Rådets beslutning 2004/512/EF ⁽³⁾, og at skabe en juridisk ramme for indsamlingen af disse biometriske identifikatorer. Desuden kræver gennemførelsen af VIS nye former for organisering med henblik på modtagelse af visumansøgninger.
- (2) Integreringen af biometriske identifikatorer i VIS er et vigtigt skridt hen imod brugen af nye elementer, der etablerer en mere pålidelig forbindelse mellem indeha-

veren af visummet og passet med henblik på at undgå anvendelse af falsk identitet. Et af de grundlæggende krav ved udstedelsen af et visum bør derfor være, at ansøgeren skal give personligt fremmøde, i hvert fald i forbindelse med den første ansøgning, så de biometriske identifikatorer kan registreres i VIS.

- (3) Valget af biometriske identifikatorer er foretaget i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 767/2008 af 9. juli 2008 om visuminformationssystemet (VIS) og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne om visa til kortvarigt ophold (VIS-forordningen) ⁽⁴⁾.
- (4) Denne forordning fastlægger standarderne for indsamling af disse biometriske identifikatorer ved henvisning til de relevante bestemmelser, som er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Der er ikke behov for yderligere tekniske specifikationer for at sikre interoperabilitet.
- (5) Alle dokumenter, oplysninger eller biometriske identifikatorer, der modtages af en medlemsstat i forbindelse med en visumansøgning, betragtes som et konsulatsdokument som omhandlet i Wienerkonventionen om konsulære forbindelser af 24. april 1963 og behandles på passende måde.
- (6) For at lette registreringen af ansøgere og mindske omkostningerne for medlemsstaterne må der ud over de eksisterende rammer for repræsentation forudses andre organisatoriske muligheder. Først og fremmest bør der i de fælles konsulære instrukser til de diplomatiske og konsulære repræsentationer ⁽⁵⁾ tilføjes en særlig type af repræsentation, som er begrænset til indsamling af ansøgninger og registrering af biometriske identifikatorer.

⁽¹⁾ EUT C 321 af 29.12.2006, s. 38.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 10.7.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 5.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Europa-Parlamentets holdning af 25.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EUT L 213 af 15.6.2004, s. 5.

⁽⁴⁾ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 60.

⁽⁵⁾ EUT C 326 af 22.12.2005, s. 1.

- (7) Der bør indføres en række andre muligheder, såsom samhusning, fælles ansøgningscentre, honorære konsulater og samarbejde med eksterne tjenesteydere. Der bør fastlægges en passende retlig ramme for disse muligheder under særlig hensyntagen til databeskyttelsesspørgsmål. Medlemsstaterne bør på de betingelser, der er fastsat i denne retlige ramme, vælge, hvilken form for organisatorisk struktur de vil bruge i hvert tredjeland. Kommissionen bør offentliggøre oplysninger om disse strukturer.
- (8) Når medlemsstaterne organiserer samarbejdet, bør de sikre, at ansøgere henvises til den medlemsstat, der er ansvarlig for at behandle deres ansøgninger.
- (9) Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om de situationer, hvor medlemsstaterne for at forenkle proceduren beslutter at samarbejde med en ekstern tjenesteyder om indsamling af ansøgninger. En sådan beslutning kan træffes, hvis samarbejdet med andre medlemsstater i form af begrænset repræsentation, samhusning eller et fælles ansøgningscenter under særlige omstændigheder eller af grunde, som har forbindelse med de lokale forhold, viser sig ikke at være hensigtsmæssigt for den pågældende medlemsstat. Sådanne ordninger bør indføres under overholdelse af de generelle principper for udstedelse af visum og under overholdelse af databeskyttelseskravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁽¹⁾. Endvidere bør der tages hensyn til nødvendigheden af at undgå visumshopping ved indførelsen og gennemførelsen af sådanne ordninger.
- (10) Medlemsstaterne bør samarbejde med eksterne tjenesteydere på grundlag af en retsakt, der bør indeholde bestemmelser om disse tjenesteyderes præcise ansvar, om direkte og fuldstændig adgang til deres lokaler, om oplysninger til ansøgerne, fortrolighed og om omstændigheder, betingelser og procedurer for suspension eller ophør af kontrakten.
- (11) Ved at give medlemsstaterne mulighed for at samarbejde med en ekstern tjenesteyder om indsamling af ansøgninger og samtidig gennemføre et »one stop«-princip for indgivelse af ansøgninger indføres der med denne forordning en undtagelse fra den generelle regel om personligt fremmøde, jf. del III, punkt 4, i de fælles konsulære instrukser. Dette berører ikke muligheden for at indkalde ansøgeren til en personlig samtale og berører heller ikke fremtidige retsakter, der regulerer disse spørgsmål.
- (12) For at sikre, at databeskyttelseskravene er opfyldt, er den gruppe, som blev nedsat ved artikel 29 i direktiv 95/46/EF, blevet hørt.
- (13) Direktiv 95/46/EF finder anvendelse på medlemsstaterne med hensyn til behandlingen af personoplysninger i medfør af denne forordning.
- (14) Medlemsstaterne bør fortsat give alle kategorier af ansøgere adgang til at indgive ansøgninger direkte til deres diplomatiske eller konsulære repræsentationer.
- (15) For at forenkle proceduren i forbindelse med alle senere ansøgninger bør det være muligt at kopiere fingeraftryk fra den første indlæsning i VIS inden for en periode på 59 måneder. Når denne periode er udløbet, bør fingeraftrykkene indsamles igen.
- (16) På grund af kravet om indsamling af biometriske identifikatorer bør der ikke længere anvendes kommercielle foretagender, der fungerer som formidlere, såsom rejsebureauer, i forbindelse med den første ansøgning, men kun i forbindelse med senere ansøgninger.
- (17) De fælles konsulære instrukser bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (18) Kommissionen bør tre år efter idriftsættelsen af VIS og derefter hvert fjerde år fremlægge en rapport om gennemførelsen af forordningen.
- (19) Målene for denne forordning, nemlig at tilrettelægge modtagelsen og behandlingen af ansøgninger med henblik på indlæsning af biometriske oplysninger i VIS og at indføre fælles standarder og interoperable biometriske identifikatorer samt fælles regler for alle de medlemsstater, der deltager i Fællesskabets fælles visumpolitik, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (20) I medfør af artikel 1 og 2 i protokollen om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af denne forordning, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark. Inden seks måneder efter vedtagelsen af denne forordning til udbygning af Schengenreglerne efter bestemmelserne i tredje del, afsnit IV i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, træffer Danmark afgørelse om, hvorvidt det vil gennemføre denne forordning i sin nationale lovgivning, jf. artikel 5 i nævnte protokol.

⁽¹⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

- (21) For så vidt angår Island og Norge udgør denne forordning en udvikling af bestemmelser i Schengenreglerne, jf. aftalen indgået mellem Rådet for Den Europæiske Union og Republikken Island og Kongeriget Norge om disse to staters associering i gennemførelsen, anvendelsen og udviklingen af Schengen-reglerne ⁽¹⁾, henhørende under det område, der er nævnt i artikel 1, litra B, i Rådets afgørelse 1999/437/EF om visse gennemførelsesbestemmelser til nævnte aftale ⁽²⁾.
- (22) Denne forordning udgør en udvikling af bestemmelser i Schengenreglerne, som Det Forenede Kongerige ikke deltager i, jf. Rådets afgørelse 2000/365/EF af 29. maj 2000 om anmodningen fra Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om at deltage i visse bestemmelser i Schengenreglerne ⁽³⁾. Det Forenede Kongerige deltager derfor ikke i vedtagelsen af denne forordning, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Det Forenede Kongerige.
- (23) Denne forordning udgør en udvikling af bestemmelser i Schengenreglerne, som Irland ikke deltager i, jf. Rådets afgørelse 2002/192/EF af 28. februar 2002 om anmodningen fra Irland om at deltage i visse bestemmelser i Schengenreglerne ⁽⁴⁾. Irland deltager derfor ikke i vedtagelsen af denne forordning, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Irland.
- (24) For så vidt angår Schweiz udgør denne forordning en udvikling af bestemmelser i Schengenreglerne, jf. aftalen mellem Den Europæiske Union, Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om Det Schweiziske Forbunds associering i gennemførelsen, anvendelsen og udviklingen af Schengenreglerne ⁽⁵⁾, henhørende under det område, der er nævnt i artikel 1, litra B, i afgørelse 1999/437/EF sammenholdt med artikel 3 i Rådets afgørelse 2008/146/EF ⁽⁶⁾.
- (25) For så vidt angår Liechtenstein udgør denne forordning en udvikling af bestemmelser i Schengenreglerne, jf. protokollen mellem Den Europæiske Union, Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund og Fyrstendømmet Liechtenstein om Fyrstendømmet Liechtensteins tiltrædelse af aftalen mellem Den Europæiske Union, Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om dette lands associering i gennemførelsen, anvendelsen og udviklingen af Schengenreglerne, henhørende under det område, der er nævnt i artikel 1, litra B, i afgørelse 1999/437/EF sammenholdt med artikel 3 i Rådets afgørelse 2008/261/EF ⁽⁷⁾.
- (26) For Cyperns vedkommende udgør denne forordning en retsakt, der bygger på Schengenreglerne eller på anden måde har tilknytning dertil, jf. artikel 3, stk. 2, i tiltrædelsesakten af 2003.
- (27) Denne forordning udgør en retsakt, der bygger på Schengenreglerne eller på anden måde har tilknytning dertil, jf. artikel 4, stk. 2, i tiltrædelsesakten af 2005 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Ændringer til de fælles konsulære instrukser

I de fælles konsulære instrukser til de diplomatiske og konsulære repræsentationer foretages følgende ændringer:

1) I del II foretages følgende ændringer:

a) I punkt 1.2, litra b), tilføjes følgende afsnit:

»En medlemsstat kan også repræsentere en eller flere andre medlemsstater i begrænset omfang udelukkende i forbindelse med indsamling af ansøgninger og registrering af biometriske identifikatorer. De relevante bestemmelser i punkt 1.2, litra c) og e), finder anvendelse. Indsamlingen og fremsendelsen af dossierer og oplysninger til den repræsenterede medlemsstat sker under overholdelse af de relevante databeskyttelses- og sikkerhedsregler.

Den eller de repræsenterede medlemsstater sikrer, at oplysningerne krypteres i fuldt omfang, uanset om de overføres elektronisk eller fysisk via et elektronisk lagringsmedium fra myndighederne i den repræsenterende medlemsstat til myndighederne i den repræsenterede medlemsstat.

⁽¹⁾ EFT L 176 af 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ EFT L 176 af 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ EFT L 131 af 1.6.2000, s. 43.

⁽⁴⁾ EFT L 64 af 7.3.2002, s. 20.

⁽⁵⁾ EUT L 53 af 27.2.2008, s. 52.

⁽⁶⁾ EUT L 53 af 27.2.2008, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 83 af 26.3.2008, s. 3.

I tredjelande, der forbyder kryptering af oplysninger, som skal overføres elektronisk fra myndighederne i den repræsenterende medlemsstat til myndighederne i den eller de repræsenterede medlemsstater, tillader den eller de repræsenterede medlemsstater ikke, at den repræsenterende medlemsstat overfører oplysninger elektronisk.

I så fald sikrer den eller de repræsenterede medlemsstater, at de elektroniske oplysninger overføres fysisk i fuldt krypteret form via et elektronisk lagringsmedium fra myndighederne i den repræsenterende medlemsstat til myndighederne i den eller de repræsenterede medlemsstater af en konsuler medarbejder i en medlemsstat eller, hvor en sådan overførsel ville kræve, at der skulle træffes uforholdsmæssigt omfattende eller urimelige foranstaltninger, på en anden sikker måde, f.eks. ved hjælp af etablerede operatører med erfaring i transport af følsomme dokumenter og oplysninger i det pågældende tredjeland.

Under alle omstændigheder tilpasses sikkerhedsniveauet for overførslen i forhold til, hvor følsomme oplysningerne er.

Medlemsstaterne eller Fællesskabet bestræber sig på at nå til enighed med de pågældende tredjelande om at ophæve forbuddet mod kryptering af de oplysninger, der skal overføres elektronisk mellem myndighederne i de pågældende medlemsstater.«.

b) Litra d) affattes således:

»d) Repræsentation og begrænset repræsentation i forbindelse med udstedelse af ensartet visum, som omhandlet i litra a) og b), fremgår af oversigten over repræsentationer i forbindelse med udstedelse af ensartet visum i bilag 18.«.

2) I del III foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1 affattes således:

»1. **Visumansøgninger**

1.1. *Skema til visumansøgning — antal skemaer*

Ansøgere skal ligeledes udfylde ansøgningskemaet for det ensartede visum. Ansøgninger om ensartet visum indgives ved hjælp af et harmoniseret ansøgningskema, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 16.

Visumansøgningen skal mindst udfyldes i ét eksemplar, som bl.a. kan anvendes til høring af de centrale myndigheder. Hvis det er fastsat i de nati-

onale bestemmelser, kan medlemsstaterne kræve ansøgningen udfyldt i flere eksemplarer.

1.2. *Biometriske identifikatorer*

a) Medlemsstaterne indsamler ansøgerens biometriske identifikatorer, som omfatter ansigtsbilledet og ti fingeraftryk, i overensstemmelse med de beskyttelsesforanstaltninger, der er fastlagt i den europæiske konvention til beskyttelse af menneskerettigheder og de grundlæggende frihedsrettigheder, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder og i FN's konvention om barnets rettigheder.

Ansøgeren skal give personligt fremmøde ved indgivelsen af den første ansøgning. På det tidspunkt indsamles følgende biometriske identifikatorer:

— et fotografi, som scannes eller tages, når ansøgningen indgives, og

— ti fingeraftryk, som optages fladt og indsamles digitalt.

Når fingeraftryk, der er indsamlet fra ansøgeren i forbindelse med en tidligere ansøgning, for første gang indlæses i visuminformationssystemet (VIS) mindre end 59 måneder før datoen for den nye ansøgning, kopieres de over i den senere ansøgning.

I tilfælde af rimelig tvivl om ansøgerens identitet indsamler den diplomatiske eller konsulerrepræsentation dog fingeraftryk inden for ovennævnte periode.

Kan det endvidere på det tidspunkt, hvor ansøgningen indgives, ikke straks bekræftes, at fingeraftrykkene blev indsamlet inden for ovennævnte periode, kan ansøgeren anmode om, at de indsamles.

I overensstemmelse med artikel 9, nr. 5, i VIS-forordningen lagres det fotografi, der er vedlagt hver ansøgning, i VIS. Ansøgeren skal ikke give personligt fremmøde med henblik herpå.

De tekniske krav for fotografiet skal stemme overens med de internationale standarder, som er fastsat i ICAO-dokument 9303, del 1, 6. udgave.

Fingeraftryk skal optages i overensstemmelse med ICAO-standarderne og Kommissionens beslutning 2006/648/EF af 22. september 2006 om tekniske specifikationer for standarderne for biometriske identifikatorer i forbindelse med udviklingen af visuminformationssystemet (*).

De biometriske identifikatorer indsamles af kvalificerede og behørigt bemyndigede medarbejdere ved de diplomatiske eller konsulære repræsentationer og de myndigheder, der er ansvarlige for visumudstedelse ved grænserne. Under de diplomatiske eller konsulære repræsentationers tilsyn kan de biometriske identifikatorer også indsamles af en honorær konsuls kvalificerede og behørigt bemyndigede medarbejdere eller af en ekstern tjenesteyder som omhandlet i del VII, punkt 1.3 og 1.4.

Oplysningerne må kun registreres i VIS af behørigt bemyndigede konsulære medarbejdere i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, artikel 7 og artikel 9, stk. 5 og 6, i VIS-forordningen.

Medlemsstaterne sikrer, at alle søgekriterierne i henhold til artikel 15 i VIS-forordningen anvendes fuldt ud med henblik på at undgå afvisninger og identificeringer på forkert grundlag.

b) Undtagelser

Følgende ansøgere er fritaget fra kravet om at afgive fingeraftryk:

— børn under 12 år

— personer, for hvilke det er fysisk umuligt at optage fingeraftryk. Hvis det er muligt at optage fingeraftryk af mindre end ti fingre, skal det respektive antal fingeraftryk optages. Er dette kun midlertidigt umuligt, skal ansøgeren dog afgive fingeraftrykkene i forbindelse med den næste ansøgning. De diplomatiske eller konsulære repræsentationer og myndigheder, der er ansvarlige for visumudstedelse ved grænserne, skal kunne kræve en yderligere forklaring på, hvorfor det midlertidigt er umuligt. Medlemsstaterne sikrer, at der er vedtaget hensigtsmæssige procedurer med henblik på at sikre beskyttelse af ansøgerens værdighed i tilfælde af vanskeligheder med registreringen. Såfremt det er fysisk umuligt at optage fingeraftryk, må dette ikke have indflydelse på, om et visum tildeles eller nægtes

— stats- og regeringschefer og medlemmer af den nationale regering med ledsagende ægtefæller samt medlemmer af deres officielle delegation, når de er indbudt af medlemsstaters regeringer eller af internationale organisationer i officielt øjemed

— regenter og andre højtstående medlemmer af en kongefamilie, når de er indbudt af medlemsstaters regeringer eller af internationale organisationer i officielt øjemed.

I hvert af disse tilfælde registreres der et »ikke relevant« i VIS.

(*) EUT L 267 af 27.9.2006, s. 41.«

b) Følgende punkt tilføjes:

»5. Personalets adfærd

Medlemsstaternes diplomatiske eller konsulære repræsentationer sikrer, at ansøgerne modtages høfligt.

Konsulære medarbejdere udviser under udførelsen af deres opgaver fuld respekt for den menneskelige værdighed. Alle foranstaltninger, der træffes, skal stå i forhold til de mål, der forfølges med foranstaltningerne.

Konsulære medarbejdere må under udførelsen af deres opgaver ikke diskriminere personer på grund af køn, race eller etnisk oprindelse, religion eller tro, handicap, alder eller seksuel orientering.«.

3) Punkt 1 i del VII affattes således:

»1. Organisering af visumafdelinger

1.1. Organisering af modtagelsen og behandlingen af visumansøgninger

Hver medlemsstat er ansvarlig for organiseringen af modtagelsen og behandlingen af ansøgninger. Principielt indgives ansøgninger til en medlemsstats diplomatiske eller konsulære repræsentation.

Medlemsstaterne:

— forsyner deres diplomatiske eller konsulære repræsentationer og de myndigheder, der er ansvarlige for visumudstedelse ved grænserne, samt deres honorære konsulers lokaler, når de honorære konsuler skal indsamle biometriske identifikatorer, med det nødvendige udstyr til indsamling af biometriske identifikatorer, jf. punkt 1.3, og/eller

- samarbejder med en eller flere medlemsstater som led i det lokale konsulære samarbejde eller ved hjælp af andre passende kontakter i form af begrænset repræsentation, samhusning eller et fælles ansøgningscenter, jf. punkt 1.2.

Under særlige omstændigheder eller af grunde, som har forbindelse med de lokale forhold, som f.eks. hvor:

- det store antal ansøgere ikke gør det muligt at organisere indsamlingen af ansøgninger og oplysninger inden for en rimelig frist og på anstændige vilkår, eller
- det ikke er muligt at sikre en tilfredsstillende geografisk dækning af det pågældende tredjeland på anden måde

og når ovennævnte samarbejdsformer viser sig ikke at være hensigtsmæssige for den pågældende medlemsstat, kan en medlemsstat som en sidste udvej samarbejde med en ekstern tjenesteyder, jf. punkt 1.4.

Uden at det berører retten til at indkalde visumansøgeren til en personlig samtale, jf. punkt 4 i del III, må valget af organisering ikke føre til, at ansøgeren skal møde personligt frem på mere end et sted for at indgive sin ansøgning.

1.2. Former for samarbejde mellem medlemsstaterne

- a) Når der vælges samhusning, behandler medarbejderne fra en eller flere medlemsstaters diplomatiske og konsulære repræsentationer de ansøgninger (herunder biometriske identifikatorer), der indgives til dem, i en anden medlemsstats diplomatiske eller konsulære repræsentation og deler udstyr med den pågældende medlemsstat. De berørte medlemsstater aftaler varigheden af og betingelserne for opsigelse af samhusningen og aftaler, hvilken andel af visumgebyret, der tilkommer den medlemsstat, hvis diplomatiske eller konsulære repræsentation anvendes.
- b) Når der er oprettet »fælles ansøgningscentre«, er personale fra to eller flere medlemsstaters diplomatiske og konsulære repræsentationer samlet i én bygning for at tage imod de ansøgninger (inklusive biometriske identifikatorer), der sendes til dem. Ansøgerne henvises til den medlemsstat, der er ansvarlig for at behandle ansøgningen. Medlemsstaterne aftaler varigheden af og betingelserne for ophør af dette samarbejde samt fordelingen af omkostningerne mellem de deltagende medlems-

stater. Én medlemsstat skal have ansvaret for kontrakter vedrørende logistik og diplomatiske forbindelser med værtslandet.

1.3. Anvendelse af honorære konsulater

Honorære konsulater kan også godkendes til at udføre nogle eller alle opgaver som omhandlet i punkt 1.5. Der træffes passende foranstaltninger til at garantere sikkerhed og databeskyttelse.

Hvis den honorære konsul ikke er embedsmand i en medlemsstat, skal udførelsen af disse opgaver opfylde kravene i bilag 19, undtagen bestemmelserne i punkt C, litra c), i nævnte bilag.

Hvis den honorære konsul er embedsmand i en medlemsstat, sikrer den pågældende medlemsstat, at der gælder krav svarende til dem, der ville gælde, hvis opgaverne blev udført af dens diplomatiske eller konsulære repræsentation.

1.4. Samarbejde med eksterne tjenesteydere

Medlemsstaterne bestræber sig på at samarbejde med en ekstern tjenesteyder i fællesskab med en eller flere medlemsstater med forbehold af regler om offentlige indkøb og konkurrence.

Samarbejde med en ekstern tjenesteyder skal bygge på en retsakt, der opfylder kravene i bilag 19.

Medlemsstaterne skal inden for rammerne af det lokale konsulære samarbejde udveksle oplysninger om udvælgelsen af de eksterne tjenesteydere og udarbejdelsen af bestemmelserne og betingelserne i deres respektive retsakter.

1.5. Former for samarbejde med eksterne tjenesteydere

En ekstern tjenesteyder kan udpeges til at udføre en eller flere af følgende opgaver:

- a) at formidle generelle oplysninger om visumkrav og ansøgningskemaer
- b) at informere ansøgeren om de krævede bilag på grundlag af en checkliste
- c) at indsamle oplysninger og ansøgninger (herunder indsamling af biometriske identifikatorer) og fremsende ansøgningen til den diplomatiske eller konsulære repræsentation

- d) at modtage det gebyr, der skal opkræves
- e) at forvalte aftaler om personligt fremmøde hos den diplomatiske eller konsulære repræsentation eller den eksterne tjenesteyder
- f) at indsamle rejsedokumenterne (herunder underretning om afslag, hvis det er relevant) fra den diplomatiske eller konsulære repræsentation og sende dem tilbage til ansøgeren.

1.6. Medlemsstaternes forpligtelser

Når den eller de pågældende medlemsstater udvælger en ekstern tjenesteyder, skal de kontrollere selskabets solvens og pålidelighed (herunder de nødvendige licenser, registrering i handelsregistret, selskabsvedtægterne og aftaler med banker) og sikre, at der ikke er interessekonflikter.

Den eller de pågældende medlemsstater sørger for, at den eksterne tjenesteyder, der er valgt, opfylder de vilkår og betingelser, den er pålagt i den retsakt, der er omhandlet i punkt 1.4.

Den eller de pågældende medlemsstater er fortsat ansvarlige for, at databeskyttelsesreglerne overholdes ved behandlingen af oplysninger, og de er underlagt tilsyn i overensstemmelse med artikel 28 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (*).

Samarbejdet med en ekstern tjenesteyder begrænser eller udelukker ikke et ansvar, der måtte følge af den eller de pågældende medlemsstaters nationale lovgivning, for overtrædelser af forpligtelser vedrørende personoplysninger om ansøgere og behandlingen af visa. Denne bestemmelse berører ikke en eventuel sag, som kan anlægges direkte mod den eksterne tjenesteyder i henhold til det pågældende tredjelands nationale lovgivning.

Den eller de pågældende medlemsstater sikrer, at oplysningerne krypteres i fuldt omfang, uanset om de overføres elektronisk eller fysisk via et elektronisk lagringsmedium fra den eksterne tjenesteyder til myndighederne i den eller de pågældende medlemsstater.

I tredjelande, der forbyder kryptering af oplysninger, som skal overføres elektronisk fra den eksterne tjene-

steyder til myndighederne i den eller de pågældende medlemsstater, tillader den eller de pågældende medlemsstater ikke, at den eksterne tjenesteyder overfører oplysninger elektronisk.

I så fald sikrer den eller de pågældende medlemsstater, at de elektroniske oplysninger overføres fysisk i fuldt krypteret form via et elektronisk lagringsmedium fra den eksterne tjenesteyder til myndighederne i den eller de pågældende medlemsstater af en konsular medarbejder i en medlemsstat eller, hvor en sådan overførsel ville kræve, at der skulle træffes uforholdsmæssigt omfattende eller urimelige foranstaltninger, på en anden og sikker måde, f.eks. ved at anvende etablerede operatører med erfaring i transport af følsomme dokumenter og oplysninger i det pågældende tredjeland.

Under alle omstændigheder tilpasses sikkerhedsniveauet for overførslen i forhold til, hvor følsomme oplysningerne er.

Medlemsstaterne eller Fællesskabet bestræber sig på at nå til enighed med de pågældende tredjelande om at ophæve forbuddet mod kryptering af de oplysninger, der skal overføres elektronisk mellem myndighederne i den eller de pågældende medlemsstater.

Den eller de pågældende medlemsstater skal give de eksterne tjenesteydere den nødvendige uddannelse, så de har den viden, som kræves for at give ansøgerne en passende betjening og tilstrækkelige oplysninger.

Den eller de pågældende medlemsstater giver i tilfælde af tvivl den diplomatiske eller konsulære repræsentation mulighed for at foretage kontrol af fingeraftryk, som er blevet optaget af den eksterne tjenesteyder.

Behandlingen af ansøgninger, eventuelle samtaler, godkendelsesproceduren og udskrift og påsætning af visummærkatet udføres kun af den diplomatiske eller konsulære repræsentation.

Eksterne tjenesteydere har ikke adgang til VIS under nogen omstændigheder. Adgangen til VIS er udelukkende forbeholdt behørigt bemyndigede medarbejdere ved de diplomatiske eller konsulære repræsentationer.

Den eller de pågældende medlemsstater skal nøje overvåge gennemførelsen af den i punkt 1.4 omhandlede retsakt, herunder:

- a) de generelle oplysninger om visumkrav og ansøgningskemaer, som den eksterne tjenesteyder giver visumansøgerne
- b) alle de tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige for at beskytte personoplysninger mod hændelig eller ulovlig tilintetgørelse, mod hændeligt tab, mod forringelse, ikke-autoriseret udbredelse eller adgang, navnlig hvis samarbejdet omfatter fremsendelse af filer og oplysninger til den eller de pågældende medlemsstaters diplomatiske eller konsulære repræsentation, samt mod enhver anden form for ulovlig behandling af personoplysninger
- c) indsamling og fremsendelse af biometriske identifikatorer
- d) de foranstaltninger, som træffes for at overholde databeskyttelsesreglerne.

Med henblik herpå foretager den eller de pågældende medlemsstaters diplomatiske eller konsulære repræsentation regelmæssigt uanmeldt kontrol i den eksterne tjenesteyders lokaler.

1.7. Servicegebyr

Eksterne tjenesteydere kan opkræve et servicegebyr ud over det gebyr, der skal opkræves ifølge bilag 12. Servicegebyret skal være afpasset efter de omkostninger, som den eksterne tjenesteyder har afholdt ved udførelsen af en eller flere af de opgaver, der er omhandlet i punkt 1.5.

Dette servicegebyr skal specificeres i den retsakt, der er omhandlet i punkt 1.4.

Som led i det lokale konsulære samarbejde skal medlemsstaterne sikre, at det servicegebyr, der opkræves af en ansøger, står i rimeligt forhold til de tjenester, som den eksterne tjenesteyder tilbyder, samt at det er tilpasset de lokale forhold. Endvidere tilstræber de at harmonisere det anvendte servicegebyr.

Servicegebyret må ikke overstige halvdelen af det visumgebyr, der er fastlagt i bilag 12, uanset eventuelle undtagelser fra visumgebyret i henhold til bilag 12.

Den eller de pågældende medlemsstater skal fortsat give alle kategorier af ansøgere adgang til at indgive ansøgninger direkte til deres diplomatiske eller konsulære repræsentationer.

1.8. Oplysninger

Medlemsstaternes diplomatiske og konsulære repræsentationer skal til brug for offentligheden opslå præcise oplysninger om, hvordan man bestiller tid og indgiver en ansøgning.

1.9. Fortsat service

Hvis samarbejdet med andre medlemsstater eller med enhver form for ekstern tjenesteyder ophører, skal medlemsstaterne sikre fortsat fuld service.

1.10. Afgrøelse og offentliggørelse

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvordan de har til hensigt at organisere modtagelsen og behandlingen af ansøgninger i hver konsulær repræsentation. Kommissionen skal sørge for en passende offentliggørelse.

Medlemsstaterne forelægger Kommissionen et eksemplar af den retsakt, der er omhandlet i punkt 1.4.

(*) EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.«

4) I punkt 5.2 i del VIII foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

»5.2. Samarbejdet mellem medlemsstaternes diplomatiske og konsulære repræsentationer og kommercielle foretagender, der fungerer som formidlere.«

b) Mellem overskriften og punkt 5.2, litra a), indsættes følgende punktum:

»I forbindelse med senere ansøgninger, jf. punkt 1.2 i del III, kan medlemsstaterne tillade deres diplomatiske eller konsulære repræsentationer at samarbejde med kommercielle foretagender, der fungerer som formidlere (f.eks. private administrative bureauer og transportselskaber eller rejsebureauer som f.eks. rejsearrangører og forhandlere).«

5) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG 19

Liste over minimumskrav, der skal indsættes i retsakten til brug ved samarbejde med eksterne tjenesteydere

A. I forbindelse med udførelsen af opgaverne skal den eksterne tjenesteyder for så vidt angår databeskyttelse:

- a) til enhver tid forhindre, at oplysninger læses, kopieres, ændres eller slettes uden godkendelse, navnlig under fremsendelsen til den diplomatiske eller konsulære repræsentation for den eller de medlemsstater, der er ansvarlig(e) for behandlingen af en ansøgning
- b) efter den eller de pågældende medlemsstaters anvisninger fremsende oplysningerne
 - elektronisk, i krypteret form, eller
 - fysisk, på en sikret måde
- c) fremsende oplysningerne snarest muligt:
 - i tilfælde af fysisk fremsendte oplysninger, mindst én gang om ugen
 - i tilfælde af elektronisk fremsendte krypterede oplysninger, senest ved afslutningen af den dag, de er indsamlet
- d) slette oplysningerne omgående efter deres fremsendelse og sikre, at de eneste oplysninger, der må opbevares, er ansøgerens navn og kontaktoplysninger med henblik på tidsbestilling samt eventuelt pasnummeret, indtil passet returneres til ansøgeren
- e) sikre alle de tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige for at beskytte personoplysninger mod hændelig eller ulovlig tilintetgørelse, mod hændeligt tab, mod forringelse, ikke-autoriseret udbredelse eller adgang, navnlig hvis samarbejdet omfatter fremsendelse af filer og oplysninger til den eller de pågældende medlemsstaters diplomatiske eller konsulære repræsentation, samt mod enhver anden form for ulovlig behandling af personoplysninger
- f) udelukkende behandle oplysningerne med henblik på at behandle ansøgeres personoplysninger på den eller de pågældende medlemsstaters vegne
- g) anvende standarder for databeskyttelse, der mindst svarer til standarderne i direktiv 95/46/EF
- h) give ansøgere de fornødne oplysninger i henhold til artikel 37 i VIS-forordningen.

B. I forbindelse med udførelsen af opgaverne skal den eksterne tjenesteyder for så vidt angår personalets adfærd:

- a) sikre, at personalet er tilstrækkeligt uddannet
- b) sikre, at medarbejderne ved udførelsen af deres opgaver:
 - modtager ansøgere høfligt
 - respekterer ansøgeres menneskelige værdighed og integritet
 - ikke diskriminerer på grund af personers køn, race eller etniske oprindelse, religion eller tro, handicap, alder eller seksuelle orientering, og
 - overholder reglerne om tavshedspligt, der også gælder, når medarbejderne ikke længere er ansat, eller efter at retsakten er blevet suspenderet eller bragt til ophør

c) sørge for identifikation af de medarbejdere, der til enhver tid arbejder i virksomheden

d) dokumentere, at medarbejderne ikke har straffeattester og har den fornødne ekspertise

C. I forbindelse med kontrol af udførelsen af opgaverne skal den eksterne tjenesteyder:

- a) give medarbejdere, der er autoriseret af den eller de pågældende medlemsstater, adgang til virksomhedens lokaler til enhver tid uden forudgående anmeldelse, navnlig med henblik på inspektion
- b) sikre muligheden for fjernadgang til tidsbestillingssystemet med henblik på inspektion
- c) sikre brugen af relevante overvågningsmetoder (f.eks. prøveansøgere, WebCam)
- d) sikre adgang til dokumentation for overholdelse af regler om databeskyttelse, herunder rapporteringspligt, ekstern revision og regelmæssig stikprøvekontrol
- e) straks underrette den eller de pågældende medlemsstater om eventuelle brud på sikkerheden eller eventuelle klager fra ansøgerne om misbrug af eller uautoriseret adgang til oplysninger og føre samråd med den eller de pågældende medlemsstater med henblik på at finde en løsning og omgående give begrundede svar til de ansøgere, der har klaget.

D. I forbindelse med generelle krav skal den eksterne tjenesteyder:

- a) handle efter anvisning fra den eller de medlemsstater, der er ansvarlig(e) for behandling af ansøgningen
- b) vedtage passende foranstaltninger mod korrupktion (f.eks. bestemmelser om aflønning af medarbejderne, samarbejde om at udpege medarbejdere til dette arbejde, tomandsregel, rotationsprincip)
- c) nøje overholde bestemmelserne i retsakt, der skal indeholde en bestemmelse om suspension og opsigelse, navnlig til brug ved overtrædelse af de fastsatte regler, samt en revisionsklausul for at sikre, at retsakt afspejler bedste praksis.«

Artikel 2

Rapportering

Kommissionen forelægger tre år efter idriftsættelsen af VIS og derefter hvert fjerde år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af denne forordning, som omfatter gennemførelsen af indsamlingen og anvendelsen af biometriske identifikatorer, de valgte ICAO-standards egnethed, overholdelsen af databeskyttelsesreglerne, erfaringen med eksterne

tjenesteydere med særlig henvisning til indsamlingen af biometriske data, gennemførelsen af 59-måneders reglen for kopieringen af fingeraftryk samt organiseringen af modtagelsen og behandlingen af ansøgninger. Rapporten omfatter desuden på grundlag af artikel 17, stk. 12, 13 og 14, og artikel 50, stk. 4, i VIS-forordningen de tilfælde, hvor fingeraftryk rent faktisk ikke kunne fremskaffes, eller hvor de ikke kræves af retlige grunde, sammenlignet med antallet af tilfælde, hvor fingeraftryk blev optaget. Rapporten omfatter oplysninger om tilfælde, hvor en person, der rent faktisk ikke kunne afgive fingeraftryk, blev nægtet visum. Rapporten ledsages i givet fald af relevante forslag til ændring af denne forordning.

Den første rapport skal også omhandle spørgsmålet om tilstrækkeligt pålidelige fingeraftryk af børn under 12 år med henblik på identifikation og kontrol og navnlig spørgsmålet om, hvordan fingeraftryk udvikler sig med alderen, på grundlag af resultaterne af en undersøgelse udført under Kommissionens ansvar.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 391/2009

af 23. april 2009

om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe

(omarbejdning)

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ⁽⁴⁾ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.
- (2) I betragtning af karakteren af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF forekommer det hensigtsmæssigt at omarbejde dets bestemmelser til to forskellige fællesskabsretlige instrumenter, nemlig et direktiv og en forordning.
- (3) Organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, bør kunne tilbyde deres ydelser overalt i Fællesskabet og konkurrere med hinanden, men de må samtidig sikre et

ensartet sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. De nødvendige faglige standarder for deres virksomhed bør derfor fastlægges og anvendes på en ensartet måde i hele Fællesskabet.

- (4) Dette mål bør opfyldes gennem foranstaltninger, som er i overensstemmelse med det arbejde, der udføres af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og som om nødvendigt udbygger og supplerer dette arbejde. Desuden bør medlemsstaterne og Kommissionen fremme IMO's udvikling af en international kode for anerkendte organisationer.

- (5) Der bør fastsættes minimumskrav til anerkendelse af organisationerne for at øge skibenes sikkerhed og forhindre forurening fra skibe. Minimumskravene i direktiv 94/57/EF bør derfor styrkes.

- (6) Med henblik på den første anerkendelse af de organisationer, der ønsker at blive bemyndiget til at arbejde på medlemsstaternes vegne, vil overholdelsen af de i denne forordning fastsatte minimumskrav mere effektivt kunne vurderes på en harmoniseret og centraliseret måde af Kommissionen sammen med de medlemsstater, der anmoder om anerkendelse.

- (7) Anerkendelsen bør gives udelukkende på grundlag af organisationens arbejdsindsats med hensyn til kvalitet og sikkerhed. Det bør sikres, at anerkendelsens omfang til enhver tid er i overensstemmelse med den pågældende organisations faktiske kapacitet. Endvidere bør der tages hensyn til forskellene i de anerkendte organisationers retlige status og selskabsstruktur, samtidig med at det sikres, at de i denne forordning fastsatte minimumskrav anvendes ensartet, og at Fællesskabets kontrolforanstaltninger virker effektivt. Uanset selskabsstruktur bør den organisation, der skal anerkendes, yde tjenester på verdensplan og dens retlige enheder bør være underkastet solidarisk hæftelse.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 632), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 190 E af 29.7.2008, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

- (8) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning 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 Kommissionen ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (9) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre denne forordning for at indarbejde senere ændringer til de internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner i relation hertil, ajourføre kravene i bilag I og vedtage kriterierne for måling af effektiviteten af de anerkendte organisationers regler, procedurer og arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening fra de skibe, de har klassificeret. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (10) Det er af største betydning, at der kan gribes ind hurtigt, effektivt og på en måde, der står i et rimeligt forhold til formålet, når en anerkendt organisation ikke opfylder sine forpligtelser. Hovedformålet bør være at rette op på manglerne med henblik på at udrydde enhver potentiel trussel mod sikkerheden eller miljøet på et tidligt tidspunkt. Kommissionen bør derfor tillægges de nødvendige beføjelser til at kræve, at den anerkendte organisation træffer de nødvendige forebyggende og udbedrende foranstaltninger, og til som tvangsforanstaltning at pålægge bøder og tvangsbøder. Kommissionen bør udøve disse beføjelser på en måde, som er i overensstemmelse med grundlæggende rettigheder og bør sikre, at organisationen bliver hørt under hele proceduren.
- (11) Den samordnede tilgang i Fællesskabet indebærer, at beslutninger om at trække anerkendelsen af en organisation, der ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning, tilbage, hvis ovennævnte foranstaltninger viser sig at være virkningsløse, eller organisationen på anden måde udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet, må træffes på fællesskabsplan og derfor af Kommissionen efter udvalgsproceduren.
- (12) Den løbende efterfølgende overvågning af, om de anerkendte organisationer overholder denne forordning, kan udføres mere effektivt på en harmoniseret og centraliseret måde. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen sammen med den medlemsstat, der anmoder om anerkendelsen, får overdraget denne opgave på Fællesskabets vegne.
- (13) Som led i tilsynet med de anerkendte organisationers aktiviteter er det afgørende, at Kommissionens skibsinpektører har adgang til skibe og skibsdokumenter, uanset skibets flag, for at de kan kontrollere, om de anerkendte organisationer opfylder minimumskravene i denne forordning med hensyn til alle skibe i deres respektive registre.
- (14) De anerkendte organisationers evne til hurtigt at opdage og rette op på svagheder i deres regler, processer og interne kontrolforanstaltninger er af afgørende betydning for sikkerheden på de skibe, de inspicerer og certificerer. Denne evne bør styrkes ved hjælp af en kvalitetsvurderings- og certificeringsenhed, som bør være uafhængig af kommercielle og politiske interesser, og som kan foreslå fælles tiltag til løbende forbedring af alle anerkendte organisationer og sikre et frugtbart samarbejde med Kommissionen.
- (15) De anerkendte organisationers regler og procedurer spiller en nøglerolle for forøgelse af sikkerheden og forebyggelsen af ulykker og af forurening. De anerkendte organisationer har indledt en proces, som skal føre til en harmonisering af deres regler og procedurer. Denne proces bør fremmes og støttes af fællesskabslovgivningen, eftersom den vil indvirke positivt på sikkerheden til søs samt på den europæiske skibsbygningsindustri konkurrenceevne.
- (16) Harmoniseringen af anerkendte organisationers regler om konstruktion, bygning og periodisk syn af handelsskibe er en løbende proces. Forpligtelsen til at have et sæt af egne regler eller påviste evner til at have egne regler bør derfor ses som et led i harmoniseringsprocessen og bør ikke udgøre en hindring for de aktiviteter, der udføres af anerkendte organisationer eller af potentielle kandidater til anerkendelse.
- (17) Anerkendte organisationer bør være forpligtet til at ajourføre deres tekniske standarder og håndhæve dem konsekvent med henblik på at harmonisere sikkerhedsreglerne og sikre en ensartet gennemførelse af de internationale regler inden for Fællesskabet. Når anerkendte organisationers tekniske standarder for materialer, udstyr og komponenter er identiske eller ligner hinanden meget, bør gensidig anerkendelse af certifikater overvejes, i de relevante tilfælde og med de mest vidtgående og strengeste standarder som reference.
- (18) Medens hver enkelt anerkendt organisation i princippet udelukkende bør holdes ansvarlig i forbindelse med de dele, som den certificerer, følger anerkendte organisationers og fabrikanter ansvar de aftalte betingelser eller eventuelt den lovgivning, der skal anvendes i hvert enkelt tilfælde.
- (19) Da gennemsigtighed og informationsudveksling de involverede parter imellem og offentlighedens ret til adgang til information er grundlæggende instrumenter i forebyggelsen af ulykker til søs, bør de anerkendte organisationer stille alle relevante lovbestemte oplysninger om tilstanden af skibene i deres klasse til rådighed for havnestatskontrolmyndighederne samt for offentligheden generelt.

- (20) For at hindre skibe i at skifte klasse med det formål at undgå at udføre de nødvendige reparationer, bør anerkendte organisationer indbyrdes udveksle alle relevante oplysninger om tilstanden af de skibe, der skifter klasse, og om nødvendigt inddrage flagstaten.
- (21) Beskyttelsen af intellektuelle ejendomsrettigheder for aktører inden for søfart, herunder skibsværfter, udstyrsleverandører og redere, bør ikke forhindre normale forretningstransaktioner og kontraktafalte tjenesteydelser mellem disse parter.
- (22) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, bør yde den nødvendige støtte til anvendelsen af denne forordning.
- (23) Målet med denne forordning, nemlig at fastlægge foranstaltninger, der skal følges af de organisationer, der varetager inspektion, syn og certificering af skibe i Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (24) Foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne som led i deres forbindelser med organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (omarbejdning) ⁽²⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Denne forordning fastlægger visse foranstaltninger, der skal følges af de organisationer, der varetager inspektion, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner om sikkerheden til søs og om forebyggelse af havforurening, samtidig med at den frie udveksling af tjenesteydelser fremmes. Dette omfatter udformning og gennemførelse af sikkerhedskrav til skrog, maskineri samt el-installationer og styresystemer for skibe, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Se side 47 i denne EUT.

Artikel 2

I denne forordning forstås ved:

- a) »skib«: et skib, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde
- b) »internationale konventioner«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (Solas 74), bortset fra kapitel XI-2 i bilaget dertil, den internationale konvention om lastelinjer af 5. april 1966 og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 2. november 1973 (Marpol), tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i alle medlemsstater, i den gældende affattelse
- c) »organisation«: en juridisk enhed, dens datterselskaber og alle andre enheder under dens kontrol, som i fællesskab eller hver for sig udfører opgaver, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning
- d) »kontrol«: i litra c), rettigheder, kontrakter eller andre midler, retlige eller faktiske, der enten hver for sig eller i forening giver en juridisk enhed mulighed for at udøve en afgørende indflydelse eller sætter en sådan enhed i stand til at udføre opgaver, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning.
- e) »anerkendt organisation«: en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med denne forordning
- f) »bemyndigelse«: handling, hvorved en medlemsstat giver bemyndigelse eller overdrager beføjelser til en anerkendt organisation
- g) »myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner
- h) »regler og procedurer«: en anerkendt organisations krav til konstruktion, bygning, udrustning, vedligeholdelse og syn af skibe
- i) »klasecertifikat«: et af en anerkendt organisation udstedt dokument, hvorved det certificeres, at et skib er egnet til en bestemt anvendelse eller drift i overensstemmelse med de regler og procedurer, som den anerkendte organisation har fastlagt
- j) »hjemsted«: det sted, hvor en organisation har sit vedtægtsmæssige hjemsted, sit hovedkontor eller sin hovedvirksomhed.

Artikel 3

1. Medlemsstater, der ønsker at bemyndige en organisation, som endnu ikke er anerkendt, indgiver anmodning om anerkendelse til Kommissionen ledsaget af fuldstændige oplysninger om og dokumentation for organisationens overholdelse af minimumskravene i bilag I samt om kravet om og dens forpligtelse til at overholde bestemmelserne i artikel 8, stk. 4, og artikel 9, 10 og 11.

2. Kommissionen foretager sammen med de medlemsstater, der har indgivet en anmodning, en vurdering af de organisationer, den har modtaget anerkendelsesansøgning om, for at verificere, at organisationerne opfylder og forpligter sig til at opfylde de i stk. 1 nævnte krav.

3. Kommissionen afslår efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, at anerkende organisationer, der ikke opfylder de krav, der er nævnt i stk. 1 i nærværende artikel, eller hvis arbejdsindsats anses for at udgøre en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet ud fra de kriterier, der er fastlagt i henhold til artikel 14.

Artikel 4

1. Anerkendelsen udstedes af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3.

2. Anerkendelse udstedes kun til organisationer, der opfylder kravene i artikel 3.

3. Anerkendelsen udstedes til den relevante retlige enhed, som er moderselskabsenheden for den samling af retlige enheder, som den anerkendte organisation består af. Anerkendelsen omfatter alle retlige enheder, der bidrager til at sikre, at denne organisation kan udføre sine tjenesteydelser på verdensplan.

4. Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, begrænse anerkendelsen, for så vidt angår bestemte typer skibe, skibe af en bestemt størrelse, bestemte fartsområder eller en kombination heraf, i overensstemmelse med den pågældende organisations dokumenterede kapacitet og ekspertise. I så tilfælde angiver Kommissionen årsagerne til begrænsningen og betingelserne for, at den kan ophæves eller udvides. Begrænsningen kan til enhver tid tages op igen.

5. Kommissionen udarbejder og ajourfører jævnligt en liste over de organisationer, der er anerkendt i overensstemmelse med denne artikel. Listen offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Hvis Kommissionen finder, at en anerkendt organisation ikke har opfyldt kravene i bilag I eller sine forpligtelser i henhold til

denne forordning, eller at en anerkendt organisations arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse er blevet væsentligt forringet, uden at dette dog udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet, pålægger den den pågældende anerkendte organisation at træffe de nødvendige forebyggende og udbedrende foranstaltninger inden for fastsatte frister for at sikre fuldstændig opfyldelse af disse minimumskrav og forpligtelser og navnlig fjerne potentielle trusler mod sikkerheden og miljøet, eller at fjerne årsagerne til den forringede arbejdsindsats på anden måde.

De forebyggende og udbedrende foranstaltninger kan omfatte midlertidige beskyttelsestiltag, hvis den potentielle trussel mod sikkerheden eller miljøet er overhængende.

Uden at det berører den umiddelbare anvendelse af foranstaltningerne, skal Kommissionen dog på forhånd underrette alle de medlemsstater, der har bemyndiget den pågældende anerkendte organisation, om de foranstaltninger, den agter at træffe.

Artikel 6

1. Ud over de foranstaltninger, der træffes efter artikel 5, kan Kommissionen i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 12, stk. 2, pålægge en anerkendt organisation bøder,

a) — hvis organisationens grove eller gentagne manglende opfyldelse af minimumskravene i bilag I eller af sine forpligtelser i henhold til artikel 8, stk. 4, artikel 9, 10 og 11

eller

— dens forringede arbejdsindsats er udtryk for alvorlige mangler i organisationens struktur, systemer, procedurer eller interne kontrolforanstaltninger, eller

b) hvis organisationen med fortsat har givet Kommissionen forkerte, ufuldstændige eller vildledende oplysninger i forbindelse med vurderingen i medfør af artikel 8, stk. 1, eller på anden måde har lagt hindringer i vejen for denne vurdering.

2. Hvis en anerkendt organisation ikke gennemfører de forebyggende og udbedrende foranstaltninger, som Kommissionen har pålagt den, eller gennemfører dem med uberettiget forsinkelse, kan Kommissionen, uanset stk. 1, pålægge den pågældende organisation tvangsbøder, indtil de pålagte handlinger er gennemført fuldt ud.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte bøder og tvangsbøder skal have afskrækkende virkning og stå i et rimeligt forhold både til overtrædelsernes grovhed og til den pågældende anerkendte organisations økonomiske formåen, idet der navnlig skal tages hensyn til, i hvilket omfang sikkerheden eller beskyttelsen af miljøet er bragt i fare.

De må først pålægges efter, at den pågældende anerkendte organisation og de pågældende medlemsstater har haft mulighed for at fremsætte deres bemærkninger.

De pålagte bøders og tvangsbøders samlede beløb må ikke overstige 5 % af den anerkendte organisations samlede gennemsnitlige omsætning i de foregående tre regnskabsår for aktiviteter, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning.

4. De Europæiske Fællesskabers Domstol har fuld prøvelsesret med hensyn til klager over beslutninger, hvorved Kommissionen har fastlagt en bøde eller en tvangsbøde. Den kan annullere, nedsætte eller forhøje den pålagte bøde eller tvangsbøde.

Artikel 7

1. Kommissionen tilbagekalder anerkendelsen af en organisation:

- a) hvis gentagne og grove tilfælde af manglende opfyldelse af minimumskravene i bilag I eller af forpligtelserne i henhold til denne forordning er af en sådan art, at det udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet
- b) hvis gentagne og grove tilfælde af mangler i dens arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse er af en sådan art, at det udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet
- c) som forhindrer eller gentagne gange lægger hindringer i vejen for Kommissionens vurdering af organisationen, eller
- d) som ikke betaler de bøder og/eller tvangsbøder, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1 og 2, eller
- e) som søger at opnå finansiell dækning af eller godtgørelse for bøder, der er pålagt den i henhold til artikel 6.

2. For så vidt angår litra a) og b) i stk. 1, træffer Kommissionen afgørelse på grundlag af alle foreliggende oplysninger, herunder:

- a) resultaterne af Kommissionens egen vurdering af den pågældende anerkendte organisation i henhold til artikel 8, stk. 1
- b) medlemsstaternes indberetninger i henhold til artikel 10 i direktiv 2009/15/EF
- c) analyser af ulykker, der involverer skibe i den anerkendte organisations klasse

d) eventuelle oplysninger om gentagelser af de fejl, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra a)

e) oplysninger om, i hvilket omfang flåden i den anerkendte organisations klasse er berørt og

f) konstatering af, at foranstaltningerne i artikel 6, stk. 2, ikke har haft nogen virkning.

3. Kommissionen træffer afgørelse om at tilbagekalde en anerkendelse på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat, efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, og efter at den pågældende anerkendte organisation har haft mulighed for at fremsætte sine bemærkninger.

Artikel 8

1. Alle anerkendte organisationer tages regelmæssigt og mindst hvert andet år op til vurdering af Kommissionen sammen med den medlemsstat, der indgav den relevante anmodning om anerkendelse, til kontrol af, at de opfylder deres forpligtelser i henhold til denne forordning og minimumskravene i bilag I. Vurderingen skal være begrænset til de af de anerkendte organisationers aktiviteter, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde.

2. Ved udvælgelsen af de anerkendte organisationer, der skal vurderes, skal Kommissionen være særlig opmærksom på resultatet af organisationernes arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse, ulykkesdata og medlemsstaternes indberetninger i henhold til artikel 10 i direktiv 2009/15/EF.

3. Vurderingen kan omfatte et besøg på den anerkendte organisations regionale filialer samt stikprøvekontrol af skibe, både i drift og under bygning, med henblik på at kontrollere den anerkendte organisations arbejdsindsats. I sådanne tilfælde underretter Kommissionen i givet fald de medlemsstater, hvor den lokale filial er beliggende. Kommissionen aflægger rapport til medlemsstaterne om resultatet af vurderingen.

4. Alle anerkendte organisationer skal hvert år fremlægge resultaterne af deres evaluering af kvalitetsstyringssystemet for det i artikel 12, stk. 1, omhandlede udvalg.

Artikel 9

1. Anerkendte organisationer skal sikre, at Kommissionen har adgang til de oplysninger, der er nødvendige for at foretage den i artikel 8, stk. 1, nævnte vurdering. Der kan ikke påberåbes nogen kontraktbestemmelser med henblik på at begrænse denne adgang.

2. Anerkendte organisationer skal i deres kontrakter med redere eller operatører om udstedelse af myndighedscertifikater eller klassecertifikater til et skib sikre sig, at det stilles som betingelse for udstedelsen, at parterne ikke modsætter sig, at Kommissionens skibsinspektører får adgang til det pågældende skib med henblik på gennemførelsen af artikel 8, stk. 1.

Artikel 10

1. De anerkendte organisationer skal rådføre sig med hinanden med jævne mellemrum med henblik på at sikre ækvivalens mellem og tilstræbe harmonisering af deres regler og procedurer og anvendelsen af disse. De samarbejder om at nå frem til en ensartet fortolkning af de internationale konventioner, uden at dette dog tilsidesætter flagstaternes beføjelser. De anerkendte organisationer skal i relevante tilfælde aftale tekniske og proceduremæssige betingelser for gensidig anerkendelse af klassecertifikaterne for materialer, udstyr og komponenter på grundlag af ækvivalente standarder, hvor de mest vidtgående og strengeste standarder anvendes som reference.

Såfremt der af tungtvejende sikkerhedsgrunde ikke kan opnås enighed om gensidig anerkendelse, giver de anerkendte organisationer en klar begrundelse herfor.

Hvis en anerkendt organisation ved inspektion eller på anden måde konstaterer, at materiale, et stykke udstyr eller en komponent ikke er i overensstemmelse med sit certifikat, kan organisationen nægte at tillade, at dette materiale, dette stykke udstyr eller denne komponent anbringes om bord. Den anerkendte organisation underretter øjeblikkeligt de øvrige anerkendte organisationer, idet den angiver årsagerne til afslaget.

De anerkendte organisationer anerkender med henblik på klassifikation certifikater for skibsudstyr, der er forsynet med overensstemmelse med Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om skibsudstyr⁽¹⁾.

Organisationerne aflægger regelmæssigt beretning til Kommissionen og medlemsstaterne om væsentlige fremskridt i forbindelse med standarder og gensidig anerkendelse af certifikater for materialer, udstyr og komponenter.

2. Kommissionen forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 17. juni 2014, baseret på en uafhængig undersøgelse af, hvor langt man er kommet med harmoniseringen af regler og procedurer og den gensidige anvendelse af certifikater for materialer, udstyr og komponenter.

3. De anerkendte organisationer skal samarbejde med havnestaters kontrolmyndigheder, når et skib i deres klasse er berørt, og navnlig, når det gælder om at få korrigeret indberettede mangler eller andre unøjagtigheder.

4. De anerkendte organisationer stiller alle relevante oplysninger til rådighed for myndighederne i alle de medlemsstater, der har givet dem en af de bemyndigelser, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 2009/15/EF, og for Kommissionen om flåden i deres klasse og om overførsler, ændringer, suspensioner og tilbagetrækning fra klassen, uanset hvilket flag skibene fører.

Oplysninger om overførsler, ændringer, suspensioner og tilbagetrækning fra klasse, herunder oplysninger om alle forsømte syn, forsømte henstillinger, klassebetingelser, driftsbetingelser eller driftsrestriktioner, som er udstedt imod skibe i deres klasse — uanset skibenes flag — meddeles også elektronisk til den fælles inspektionsdatabase, der anvendes af medlemsstaterne til gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol⁽²⁾, samtidig med at de registreres i organisationens egne systemer, dog under ingen omstændigheder senere end 72 timer efter den hændelse, der gav anledning til forpligtelsen til at meddele oplysningerne. Disse oplysninger, med undtagelse af henstillinger og klassebetingelser, der ikke er forsømt, offentliggøres på de pågældende anerkendte organisationers websteder.

5. De anerkendte organisationer udsteder ikke myndighedscertifikater til et skib, uanset skibets flag, der ikke længere er i klasse, eller som skifter klasse på grund af sikkerhedsmangler ved skibet, før flagstatens myndigheder inden for en rimelig frist har fået mulighed for at udtale sig, om, hvorvidt en indgående inspektion er påkrævet.

6. Hvis der sker en klasseoverførsel fra en anerkendt organisation til en anden, skal den afgivende organisation så hurtigt som muligt stille skibets komplette synshistorie til rådighed for den modtagende organisation, og især informere den om:

- a) eventuelle forsømte syn
- b) eventuelle forsømte henstillinger og klassebetingelser
- c) driftsbetingelser, der er udstedt mod skibet, og
- d) driftsrestriktioner, der er udstedt mod skibet.

Den modtagende organisation kan først udstede nye certifikater til skibet, når alle forsømte syn er blevet afsluttet med tilfredsstillende resultat, og alle forsømte henstillinger eller klassebetingelser, der tidligere er blevet udstedt med hensyn til skibet, er blevet opfyldt som angivet af den afgivende organisation.

Den modtagende organisation skal, før certifikaterne udstedes, meddele den afgivende organisation certifikaternes udstedelsesdato og bekræfte dato, sted og foranstaltninger, som er truffet med hensyn til hvert enkelt forsømt syn, forsømt henstilling og forsømt klassebetingelse.

⁽¹⁾ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Se side 57 i denne EUT.

Anerkendte organisationer fastlægger og anvender passende fælles krav vedrørende tilfælde af klasseoverførsler, der kræver særlige sikkerhedsforanstaltninger. Disse tilfælde skal som minimum omfatte klasseoverførsel af skibe, der er 15 år gamle eller ældre, og overførsel fra en ikke-anerkendt organisation til en anerkendt organisation.

Anerkendte organisationer samarbejder for at gennemføre bestemmelserne i dette stykke korrekt.

Artikel 11

1. Senest den 17. juni 2011 opretter de anerkendte organisationer og opretholder en uafhængig kvalitetsvurderings- og certificeringsenhed i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder, hvori relevante brancheorganisationer, som udøver søfartsvirksomhed, kan deltage med rådgivende beføjelse.

2. Kvalitetsvurderings- og certificeringsenheden varetager følgende opgaver:

a) hyppig og regelmæssig vurdering af de anerkendte organisationers kvalitetsstyringsystemer i henhold til kvalitetskriterierne i ISO 9001

b) certificering af de anerkendte organisationers kvalitetsstyringsystemer, herunder organisationer, som har anmodet om anerkendelse i henhold til artikel 3

c) formulering af fortolkninger af de internationalt anerkendte kvalitetsstyringsstandarder, navnlig for at tage højde for de særlige kendetegn ved anerkendte organisationer og deres forpligtelser, og

d) vedtagelse af individuelle og kollektive henstillinger om forbedring af anerkendte organisationers processer og interne kontrolordninger.

3. Kvalitetsvurderings- og certificeringsenheden udstyres med de nødvendige ledelses- og andre beføjelser til at handle uafhængigt af de anerkendte organisationer og have de nødvendige midler til at varetage sine opgaver effektivt og efter de højeste faglige standarder, og den sikrer uafhængighed for de personer, der udfører opgaverne. Kvalitetsvurderings- og certificeringsenheden fastlægger selv sine arbejdsmetoder og sin forretningsorden.

4. Kvalitetsvurderings- og certificeringsenheden kan anmode om bistand fra andre eksterne vurderingsorganer.

5. Kvalitetsvurderings- og certificeringsenheden forelægger de berørte parter, herunder flagstaterne og Kommissionen fuldstændige oplysninger om den årlige arbejdsplan og om dens konklusioner og henstillinger, navnlig vedrørende situationer, hvor sikkerheden kan have været i fare.

6. Kvalitetsvurderings- og certificeringsenheden tages jævnligt op til revision af Kommissionen.

7. Kommissionen aflægger rapport til medlemsstaterne om resultaterne og opfølgningen af vurderingen.

Artikel 12

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. 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 tre måneder.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 13

1. Denne forordning kan, hvis dens anvendelsesområde ikke udvides, ændres med henblik på at ajourføre minimumskravene i bilag I, navnlig på baggrund af de relevante IMO-afgørelser.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskrifts-proceduren med kontrol i artikel 12, stk. 4.

2. Ændringer af de internationale konventioner, der er nævnt i denne forordnings artikel 2, litra b), kan udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

Artikel 14

1. Kommissionen vedtager og offentliggør:

- a) kriterier for måling af effektiviteten af de anerkendte organisationers regler og procedurer samt resultatet af arbejdsindsatsen med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening fra de skibe, de har klassificeret, særligt på baggrund af oplysningerne i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol og/eller lignende ordninger, og
- b) kriterier for, hvornår resultatet af arbejdsindsatsen i disse henseender skal anses for at udgøre en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet, idet der kan tages hensyn til særlige forhold, der gør sig gældende for mindre eller stærkt specialiserede organisationer.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 4.

2. De foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med hensyn til gennemførelsen af artikel 6, og i givet fald artikel 7, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 4.

3. Med forbehold af den umiddelbare anvendelse af minimumskravene i bilag I kan Kommissionen i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, vedtage retningslinjer for fortolkningen heraf, og den kan overveje at opstille mål for de generelle minimumskrav, der er omhandlet i bilag I, del A, punkt 3.

Artikel 15

1. Organisationer, der ved denne forordnings ikrafttræden allerede var anerkendt i overensstemmelse med direktiv 94/57/EF, bevarer deres anerkendelse, jf. dog stk. 2.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. PÖTTERING
Formand

På Rådets vegne
P. NEČAS
Formand

2. Uden at dette berører artikel 5 og 7, tager Kommissionen senest den 17. juni 2010 alle begrænsede anerkendelser, der er udstedt i henhold til direktiv 94/57/EF, op til fornyet vurdering i lyset af artikel 4, stk. 3, i denne forordning med henblik på efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3 at afgøre, om begrænsningerne skal erstattes af andre eller ophæves. Begrænsningerne forbliver i kraft, indtil Kommissionen har truffet en afgørelse.

Artikel 16

Som led i vurderingen i henhold til artikel 8, stk. 1, kontrollerer Kommissionen, at indehaveren af anerkendelsen er den relevante retlige enhed i organisationen, som denne forordnings bestemmelser skal finde anvendelse på. Hvis dette ikke er tilfældet, træffer Kommissionen en beslutning om ændring af anerkendelsen.

Hvis Kommissionen ændrer anerkendelsen, tilpasser medlemsstaterne deres aftaler med den anerkendte organisation i overensstemmelse med ændringen.

Artikel 17

Kommissionen informerer hvert andet år Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning.

Artikel 18

Henvisninger i fællesskabslovgivningen og i den nationale lovgivning til direktiv 94/57/EF gælder i givet fald som henvisninger til denne forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag II.

Artikel 19

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

BILAG I

MINIMUMSKRAV TIL ORGANISATIONER FOR AT KUNNE OPNÅ ELLER OPRETHOLDE FÆLLESSKABSANERKENDELSE

(jf. artikel 3)

A. GENERELLE MINIMUMSKRAV

1. En anerkendt organisation skal have status som juridisk person i den stat, hvor den har sit hjemsted. Dens regnskaber skal attesteres af uafhængige revisorer.
2. Den anerkendte organisation skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af udformning og bygning af handelsskibe.
3. Den anerkendte organisation skal til enhver tid råde over et betydeligt personale til at varetage ledelsesmæssige og tekniske opgaver samt støttefunktioner og forskningsopgaver i et omfang, der passer til størrelsen af flåden i organisationens klasse, flådens sammensætning og organisationens engagement i bygning og ombygning af skibe. Den anerkendte organisation skal være i stand til på hvert arbejdssted, når der er behov for det, at stille midler og personale til rådighed i et omfang, der passer til de opgaver, der skal udføres i overensstemmelse med de generelle minimumskrav i punkt 6 og 7 og med de specifikke minimumskrav i del B.
4. Den anerkendte organisation skal have og anvende et sæt af egne omfattende regler og procedurer eller påviste evner derfor, for konstruktion, bygning og periodisk syn af handelsskibe, der er af samme kvalitet som internationalt anerkendte standarder. Disse regler og forskrifter offentliggøres og ajourføres og forbedres løbende i kraft af forsknings- og udviklingsprogrammer.
5. Den anerkendte organisation skal hvert år offentliggøre sit skibsregister eller føre skibsregisteret i en elektronisk database, der er tilgængelig for offentligheden.
6. Den anerkendte organisation må ikke være kontrolleret af redere eller værfter eller af andre med kommerciel interesse i fremstilling, udstyring, reparation eller drift af skibe. Den anerkendte organisation må ikke i væsentlig grad være indtægtsmæssigt afhængig af en enkelt erhvervsvirksomhed. Den anerkendte organisation udfører ikke klassifikationsopgaver eller myndighedsopgaver, hvis den er identisk med eller har erhvervmæssig, personlig eller familiemæssig tilknytning til et skibs reder eller operatør. Dette uforenelighedsprincip finder ligeledes anvendelse på de skibsinspektører, der er ansat af den anerkendte organisation.
7. Den anerkendte organisation skal udøve sin virksomhed i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget til IMO-resolution A.789 (19) om specifikationer for tilsyns- og certificeringsfunktioner, der udføres af anerkendte organer på myndighedernes vegne, i den udstrækning de dækker emner, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde.

B. SPECIFIKKE MINIMUMSKRAV

1. Den anerkendte organisation skal yde en verdensomspændende dækning i kraft af sine egne eksklusive tilsynsførende eller, i ganske særlige og behørigt begrundede tilfælde, andre anerkendte organisationers tilsynsførende.
2. Den anerkendte organisation skal følge et sæt etiske regler.
3. Den anerkendte organisation skal ledes og administreres på en sådan måde, at de oplysninger, som en medlemsstats myndigheder har brug for, behandles fortroligt.
4. Den anerkendte organisation skal stille alle relevante oplysninger til rådighed for myndighederne, Kommissionen og de berørte parter.

5. Det arbejde, der udføres af den anerkendte organisation, de tilsynsførende og det tekniske personale, der er ansat af organisationen, må på ingen måde gribe ind i intellektuelle ejendomsrettigheder, der indehaves af skibsværfter, udstyrsleverandører eller redere, herunder patenter, licenser, knowhow eller enhver anden form for viden, der er retligt beskyttet på internationalt plan, fællesskabsplan eller nationalt plan. Den anerkendte organisation, de tilsynsførende og det tekniske personale, der er ansat af organisationen, må med forbehold af medlemsstaternes og Kommissionens skønsbeføjelser, herunder navnlig i medfør af artikel 9, under ingen omstændigheder videregive eller offentliggøre oplysninger af kommerciel betydning, som er kommet til deres kendskab under udførelsen af deres inspektions-, kontrol- og tilsynsarbejde i forbindelse med bygning eller reparation af skibe.
6. Den anerkendte organisations ledelse skal definere og dokumentere sin politik, sine mål og sin forpligtelse med hensyn til kvalitet, og den skal sikre, at politikken er blevet forstået og gennemført og opretholdes på alle niveauer i den anerkendte organisation. Den anerkendte organisations politik skal henvise til mål og indikatorer for arbejdsindsats på områderne sikkerhed og forureningsforebyggelse.
7. Den anerkendte organisation skal sikre:
- a) at dens regler og procedurer opstilles og vedligeholdes på en systematisk måde
 - b) at dens regler og procedurer følges, og at der foreligger et internt system til at måle tjenesteydelsens kvalitet i forhold til disse regler og procedurer
 - c) at kravene til de myndighedsopgaver, som den anerkendte organisation er bemyndiget til at udføre, opfyldes, og at der foreligger et internt system til at måle kvaliteten af tjenesteydelsen, hvad angår overholdelse af de internationale konventioner
 - d) at ansvar, beføjelser og de indbyrdes relationer mellem de medarbejdere, hvis arbejde har indflydelse på kvaliteten af organisationens tjenesteydelser, er defineret og dokumenteret
 - e) at alt arbejde udføres under kontrollerede forhold
 - f) at der er etableret en kontrolordning, der sikrer overvågning af de handlinger og det arbejde, der udføres af skibsinspektører samt det tekniske og administrative personale, der er ansat af den anerkendte organisation
 - g) at skibsinspektører har indgående kendskab til den særlige skibstype, hvor de udfører deres arbejde, for så vidt angår den særlige undersøgelse, der skal gennemføres, og til de relevante gældende krav
 - h) at der anvendes en ordning med uddannelse af skibsinspektører og løbende ajourføring af deres kundskaber
 - i) at der løbende foretages registreringer, der viser, at de krævede standarder er opfyldt på de punkter, som de udførte tjenesteydelser omfatter, samt at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt
 - j) at der til stadighed findes et omfattende system af planlagt og dokumenteret intern revision af de kvalitetsrelaterede aktiviteter i alle organisationens hjemsteder
 - k) at de lovbestemte syn og inspektioner, der kræves i det harmoniserede system for syn og certificering, som den anerkendte organisation er bemyndiget til at udføre, foretages i henhold til bestemmelsen i bilaget og tillægget til IMO-resolution A.948 (23) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering
 - l) at der etableres klare og direkte linjer, hvad angår ansvar og ledelse mellem den anerkendte organisations hovedkontor og dets regionale kontorer og mellem de anerkendte organisationer og deres skibsinspektører.

8. Den anerkendte organisation skal udvikle og gennemføre og opretholde et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationalt anerkendte kvalitetsstandarder, og som er i overensstemmelse med EN ISO/IEC 17020:2004 (inspektionsorganer) og med EN ISO 9001:2000 (kvalitetsstyringssystemer, krav), som fortolket og certificeret af den kvalitetsvurderings- og certificeringsenhed, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1.
 9. Den anerkendte organisations regler og procedurer skal gennemføres på en sådan måde, at organisationen forbliver i stand til, på basis af sin egen direkte viden og vurdering, at udstede en pålidelig og objektiv erklæring om sikkerheden ved de berørte skibe i form af klassecertifikater, på grundlag af hvilke der kan udstedes myndigheds-certifikater.
 10. Den anerkendte organisation skal have de nødvendige midler til — ved hjælp af kvalificeret, fagligt uddannet personale og i henhold til bestemmelserne i bilaget til IMO-resolution A.913 (22) om retningslinjer for myndighedernes gennemførelse af den internationale kodeks for sikker skibsdrift (ISM-koden) — at vurdere anvendelsen og opretholdelsen af både det landbaserede og det på skibene anvendte sikkerhedsstyringssystem, som skal omfattes af de pågældende certifikater.
 11. Den anerkendte organisation skal give repræsentanter for myndighederne og andre berørte parter mulighed for at deltage i udarbejdelsen af dens regler og/eller procedurer.
-

BILAG II

Sammenligningstabel

Direktiv 94/57/EF	Direktiv 2009/15/EF	Denne forordning
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, litra a)	Artikel 2, litra a)	Artikel 2, litra a)
Artikel 2, litra b)	Artikel 2, litra b)	—
Artikel 2, litra c)	Artikel 2, litra c)	—
Artikel 2, litra d)	Artikel 2, litra d)	Artikel 2, litra b)
Artikel 2, litra e)	Artikel 2, litra e)	Artikel 2, litra c)
—	Artikel 2, litra f)	Artikel 2, litra d)
Artikel 2, litra f)	Artikel 2, litra g)	Artikel 2, litra e)
Artikel 2, litra g)	Artikel 2, litra h)	Artikel 2, litra f)
Artikel 2, litra h)	Artikel 2, litra i)	Artikel 2, litra g)
Artikel 2, litra i)	Artikel 2, litra k)	Artikel 2, litra i)
—	Artikel 2, litra j)	Artikel 2, litra h)
Artikel 2, litra j)	Artikel 2, litra l)	—
Artikel 2, litra k)	—	Artikel 2, litra j)
Artikel 3	Artikel 3	—
Artikel 4, stk. 1, første punktum	—	Artikel 3, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, andet punktum	—	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, stk. 1, tredje punktum	—	—
Artikel 4, stk. 1, fjerde punktum	—	Artikel 4, stk. 1
—	—	Artikel 3, stk. 3
—	—	Artikel 4, stk. 2, 3 og 4
—	—	Artikel 5
—	—	Artikel 6
—	—	Artikel 7
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 1	—
Artikel 5, stk. 3	Artikel 4, stk. 2	—
Artikel 6, stk. 1-4	Artikel 5, stk. 1-4	—
Artikel 6, stk. 5	—	—
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8, stk. 1, første led	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra a)	—
Artikel 8, stk. 1, andet led	—	Artikel 13, stk. 1
Artikel 8, stk. 1, tredje led	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra b)	—
—	Artikel 7, stk. 1, andet afsnit	Artikel 13, stk. 1, andet afsnit
Artikel 8, stk. 2	Artikel 7, stk. 2	—
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	—	Artikel 13, stk. 2

Direktiv 94/57/EF	Direktiv 2009/15/EF	Denne forordning
Artikel 9, stk. 1	—	—
Artikel 9, stk. 2	—	—
Artikel 10, stk. 1, indledning	Artikel 8	—
Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c), stk. 2, 3 og 4	—	—
Artikel 11, stk. 1 og 2	Artikel 9, stk. 1 og 2	—
Artikel 11, stk. 3 og 4	—	Artikel 8, stk. 1 og 2
Artikel 12	Artikel 10	—
Artikel 13	—	—
Artikel 14	Artikel 11	—
—	Artikel 11, stk. 3	—
—	Artikel 12	—
—		Artikel 9
Artikel 15, stk. 1		Artikel 10, stk. 1 og 2
Artikel 15, stk. 2		Artikel 10, stk. 3
Artikel 15, stk. 3	—	Artikel 10, stk. 4
Artikel 15, stk. 4		Artikel 10, stk. 5
Artikel 15, stk. 5		Artikel 10, stk. 6, første, andet, tredje og femte afsnit
—		Artikel 10, stk. 6, fjerde afsnit
Artikel 16	Artikel 13	—
Artikel 17	Artikel 16	—
—	Artikel 14	—
—	Artikel 15	—
		Artikel 11
		Artikel 14
		Artikel 15
		Artikel 16
		Artikel 17
		Artikel 18
		Artikel 19
Bilag		Bilag I
	Bilag I	
	Bilag II	Bilag II

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 392/2009

af 23. april 2009

om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligs-
udvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerheden inden for søtransport. Disse foranstaltninger bør også omfatte regler for erstatningsansvar over for tilskadedkomne passagerer, da det er vigtigt at sikre et passende erstatningsniveau for passagerer i forbindelse med ulykker på havet.
- (2) Protokollen af 2002 til Athenkonventionen blev vedtaget den 1. november 2002 inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Fællesskabet og dets medlemsstater er ved at afgøre, om de skal tiltræde eller ratificere nævnte protokol. Dens bestemmelser som indarbejdet ved denne forordning bør under alle omstændigheder finde anvendelse i Fællesskabet med virkning fra den 31. december 2012.
- (3) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (»Athenkonventionen«), gælder kun for international transport. Der sondres ikke længere mellem nati-

onal og international transport på det indre marked for søtransport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at operere med samme erstatningsansvar i både den internationale og den nationale søtransport i Fællesskabet.

- (4) De forsikringsordninger, der kræves i Athenkonventionen, skal tage hensyn til skibsejernes og forsikringselskabernes økonomiske muligheder. Skibsejerne skal være i stand til at forvalte deres forsikringsordninger på en økonomisk acceptabel måde, og der bør for så vidt angår mindre rederier, der udfører national søtransport, tages hensyn til deres aktiviteter sæsonprægede karakter. Udformningen af forsikringsordninger i henhold til denne forordning bør ske under hensyntagen til de forskellige klasser af skibe.
- (5) Det er hensigtsmæssigt at pålægge transportøren at udbetale et forskud i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, idet forskudsudbetaling ikke er ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar.
- (6) Passagererne bør før afrejsen modtage passende oplysninger om deres rettigheder, eller, hvis dette ikke er muligt, senest ved afrejsen.
- (7) Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité vedtog den 19. oktober 2006 Forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen (»IMO-retningslinjerne«) for at løse visse spørgsmål i forbindelse med Athenkonventionen, herunder navnlig spørgsmålet om erstatning for skade i forbindelse med terrorisme. IMO-retningslinjerne kan som sådan betragtes som *lex specialis*.
- (8) I denne forordning er der indarbejdet dele af IMO-retningslinjerne, som gøres bindende. Således skal navnlig verbet »bør« i IMO-retningslinjerne forstås som »skal«.
- (9) Bestemmelserne i Athenkonventionen (bilag I) og i IMO-retningslinjerne (bilag II) finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med fællesskabslovgivningen.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 562), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 190 E af 29.7.2008, s. 17), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

- (10) Det forsikringsystem, der fastsættes ved denne forordning, bør gradvis udvides til at omfatte forskellige klasser af skibe som omhandlet i artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og standarder for passagerskibe⁽¹⁾. Der bør tages hensyn til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau i lyset af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder og visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter.
- (11) De spørgsmål, der er omfattet af artikel 17 og 17a i Athenkonventionen, henhører under Fællesskabets enekompetence, for så vidt disse artikler påvirker de bestemmelser, der er fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område⁽²⁾. I dette omfang er disse to bestemmelser en del af fællesskabsretten, når Fællesskabet tiltræder Athenkonventionen.
- (12) Ved anvendelsen af denne forordning forstås udtrykket »eller er registreret i en medlemsstat« således, at flagstaten i forbindelse med registrering ved bareboatudchartring skal være enten en medlemsstat eller en kontraherende part i Athenkonventionen. Medlemsstaterne og Kommissionen tager de nødvendige skridt til at anmode IMO om at udarbejde retningslinjer for begrebet registrering ved bareboatudchartring.
- (13) Ved anvendelsen af denne forordning betragtes udtrykket »bevægelseshjælpemidler« hverken som bagage eller køretøjer i henhold til artikel 8 i Athenkonventionen.
- (14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning 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 Kommissionen⁽³⁾.
- (15) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre denne forordning for at indarbejde senere ændringer til internationale konventioner, protokoller, kodekser og resolutioner i relation hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (16) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002⁽⁴⁾, bør bistå Kommissionen med udarbejdelsen af en rapport om virkningerne af denne forordning.
- (17) De nationale myndigheder, især havnemyndighederne, spiller en grundlæggende og afgørende rolle i forbindelse med identifikation og forvaltning af de forskellige risici for søfartssikkerheden.
- (18) Medlemsstaterne har i deres erklæring af 9. oktober 2008 om søfartssikkerhed givet fast tilsagn om senest den 1. januar 2012 at give deres samtykke til at være bundet af den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen. Medlemsstaterne kan benytte sig af den mulighed, der er fastsat i artikel 15, stk. 3a, i ovennævnte konvention, til ved hjælp af specifikke bestemmelser i denne forordning at regulere, hvilken ordning for begrænsning af erstatningsansvar, der skal gælde for passagerer.
- (19) Målet for denne forordning, nemlig at etablere et fælles sæt regler for søtransportørers og passagerers rettigheder i tilfælde af en ulykke, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

1. Ved denne forordning fastsættes fællesskabsordningen vedrørende erstatningsansvar og forsikring i forbindelse med søtransport af passagerer, jf. de relevante bestemmelser i:

- a) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (»Athenkonventionen«), som fastsat i bilag I, og
- b) IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité den 19. oktober 2006 (»IMO-retningslinjerne«), som fastsat i bilag II.

⁽¹⁾ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

2. Denne forordning udvider desuden anvendelsen af disse bestemmelser til også at omfatte søtransport af passagerer i de enkelte medlemsstater med skibe i klasse A og klasse B, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF, og fastsætter visse supplerende krav.

3. Senest den 30. juni 2013 forelægger Kommissionen i givet fald et forslag til retsakt om udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til også at omfatte skibe i klasse C og D, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på international transport som defineret i artikel 1, nr. 9), i Athenkonventionen og på søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A og klasse B, hvis

- a) skibet fører en medlemsstats flag eller er registreret i en medlemsstat
- b) transportkontrakten er indgået i en medlemsstat, eller
- c) afgang- eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten ligger i en medlemsstat.

Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på alle former for søtransport i den enkelte medlemsstat.

Artikel 3

Erstatningsansvar og forsikring

1. Erstatningsansvaret for så vidt angår passagerer, deres bagage og deres køretøjer og reglerne vedrørende forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er underlagt bestemmelserne i denne forordning og artikel 1 og 1a, artikel 2, stk. 2, artikel 3-16 og artikel 18, artikel 20 og artikel 21 i Athenkonventionen, jf. bilag I, og bestemmelserne i IMO-retningslinjerne, jf. bilag II.

2. De dele af IMO-retningslinjerne, der findes i bilag II, er bindende.

Artikel 4

Erstatning for så vidt angår bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler

Ved bortkomst eller beskadigelse af bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler, der anvendes af en bevægelseshæmmet passager, er transportørens erstatningsansvar omfattet af bestemmelserne i artikel 3, stk. 3, i Athenkonventionen. Erstatningen skal svare til enten genanskaffelsesværdien af det

pågældende hjælpemiddel eller, hvor det er relevant, udgifterne til reparation.

Artikel 5

Overordnet erstatningsbegrænsning

1. Denne forordning ændrer ikke rettigheder, som tilkommer, eller forpligtelser, som påhviler transportøren eller undertransportøren i kraft af national lovgivning til gennemførelse af den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen, og enhver fremtidig ændring af denne konvention.

Finder sådan national lovgivning ikke anvendelse, er transportørens eller undertransportørens erstatningsansvar udelukkende omfattet af bestemmelserne i artikel 3 i denne forordning.

2. For så vidt angår krav i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de risici, der er nævnt i IMO-retningslinjerne, punkt 2.2, kan transportørens og undertransportørens erstatningsansvar begrænses som anført i stk. 1.

Artikel 6

Forskudsbetaling

1. Er en passagers død eller tilskadekomst forårsaget af en søulykke, betaler den transportør, der faktisk udførte hele eller en del af transporten, da søulykken skete, et forskud til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, som står i forhold til omfanget af den lidte skade, inden 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret. Ved dødsfald skal dette beløb være mindst 21 000 EUR.

Denne bestemmelse finder ligeledes anvendelse, hvis transportøren er etableret i Fællesskabet.

2. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan modregnes i et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af denne forordning. Forskudsudbetaling skal ikke tilbagebetales undtagen i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, eller artikel 6 i Athenkonventionen eller i tillæg A til IMO-retningslinjerne, eller hvis den person, der har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

Artikel 7

Oplysningspligt

Med forbehold af rejsearrangørers forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure⁽¹⁾ sikrer transportøren og/eller undertransportøren, at passagererne modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til denne forordning.

⁽¹⁾ EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

Hvis transportkontrakten er indgået i en medlemsstat, afgives disse oplysninger ved alle salgssteder, herunder ved telefon- og internetsalg. Ligger afgangstedet i en medlemsstat, afgives disse oplysninger inden afrejsen. I alle andre tilfælde modtager passagererne senest disse oplysninger ved afrejsen. I det omfang oplysningspligten i henhold til denne artikel er blevet opfyldt af enten transportøren eller undertransportøren, har den anden ikke pligt til at gøre det. Disse oplysninger stilles til rådighed i det mest hensigtsmæssige format.

Med henblik på at opfylde oplysningsforpligtelsen i henhold til denne artikel skal transportøren og undertransportøren som minimum give passagererne de oplysninger, der er indeholdt i det sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som er udarbejdet af Kommissionen og gjort tilgængeligt for offentligheden.

Artikel 8

Rapport

Senest tre år efter denne forordnings anvendelsesdato udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning, som bl.a. skal tage hensyn til den økonomiske udvikling og udviklingen i internationale fora.

Rapporten kan ledsages af et forslag til ændring af denne forordning eller et forslag til forelæggelse af en tekst fra Fællesskabet i de relevante internationale fora.

Artikel 9

Ændringer

1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, og som vedrører indarbejdelse af ændringer af grænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i Athenkonventionen for at tage hensyn til afgørelser truffet i henhold til artikel 23 i Athenkonventionen og tilsvarende ajourføringer af bilag I i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Under hensyntagen til følgerne for priserne og mulighederne på markedet for forsikringsdækning til rimelige priser på det påkrævede niveau og på baggrund af det politiske ønske om at forbedre passagerernes rettigheder samt visse søtransporttjenesters sæsonprægede karakter vedtager Kommissionen senest den 31. december 2016 på grundlag af en passende konsekvensvurdering en foranstaltning vedrørende de grænser, der

er fastsat i bilag I for skibe i klasse B, jf. artikel 4 i direktiv 98/18/EF. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, og som vedrører indarbejdelse af ændringer af IMO-retningslinjerne, som omhandlet i bilag II, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

Artikel 11

Overgangsbestemmelse

1. For så vidt angår søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A, kan medlemsstaterne vælge at udsætte anvendelsen af denne forordning indtil fire år efter denne forordnings anvendelsesdato.

2. For så vidt angår søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse B, kan medlemsstaterne vælge at udsætte anvendelsen af denne forordning indtil den 31. december 2018.

Artikel 12

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den dato, hvor Athenkonventionen træder i kraft for Fællesskabets vedkommende, men under ingen omstændigheder senere end den 31. december 2012.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. PÖTTERING
Formand

På Rådets vegne
P. NEČAS
Formand

BILAG I

BESTEMMELSER I ATHENKONVENTIONEN ANGÅENDE TRANSPORT AF PASSAGERER OG DERES BAGAGE TIL SØS, SOM ER RELEVANTE MED HENBLIK PÅ ANVENDELSEN AF DENNE FORORDNING

(konsolideret tekst bestående af Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, og protokollen af 2002 til konventionen)

Artikel 1

Definitioner

I denne konvention forstås ved:

- 1) a) »transportør«: en person, som indgår en transportkontrakt, eller på hvis vegne en sådan kontrakt er indgået, uanset om transporten faktisk udføres af denne eller af en undertransportør
- b) »undertransportør«: en anden person end transportøren, som ejer, lejer eller driver et skib, og som faktisk udfører transporten eller en del af den, og
- c) »transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den«: undertransportøren eller transportøren selv, hvis denne faktisk udfører transporten
- 2) »transportkontrakt«: en kontrakt om søtransport af en passager eller en passager og dennes bagage, som indgås af en transportør eller på dennes vegne
- 3) »skib«: kun søgående fartøjer, dog ikke luftpudebåde
- 4) »passager«: enhver, som befordres med skib
 - a) på grundlag af en transportkontrakt, eller
 - b) for, med transportørens samtykke, at ledsage et køretøj eller levende dyr, der omfattes af en godstransportkontrakt, som ikke berøres af denne konvention
- 5) »bagage«: enhver genstand eller ethvert køretøj, som transporteres af transportøren på grundlag af en transportkontrakt, dog med undtagelse af:
 - a) genstande og køretøjer, der transporteres på grundlag af et certeparti, et konnossement eller en anden kontrakt, der fortrinsvis gælder godstransport, og
 - b) levende dyr
- 6) »håndbagage«: bagage, som passageren har i sin kahyt eller på anden måde har i besiddelse, i forvaring eller til rådighed. Undtagen med henblik på denne artikels nr. 8) og artikel 8 omfatter håndbagage også bagage, som passageren har i eller på sit køretøj
- 7) »bortkomst eller beskadigelse af bagage«: omfatter materielle tab, som skyldes, at bagagen ikke er blevet udleveret til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, der har eller skulle have transporteret bagagen, men omfatter dog ikke forsinkelser på grund af arbejdskonflikter
- 8) »transport«: omfatter følgende tidsrum:
 - a) for passageren og dennes håndbagage: det tidsrum, hvor passageren og/eller dennes håndbagage befinder sig om bord, hvor ombord- eller frabordestigning finder sted, og hvor passageren og dennes håndbagage transporteres til vands fra land til skibet eller omvendt, hvis denne transport er inkluderet i prisen, eller hvis det fartøj, der benyttes til dette formål, er stillet til passagerens rådighed af transportøren. For passagerens vedkommende omfatter transporten dog ikke det tidsrum, hvor denne opholder sig på en havnestation eller terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg

- b) for håndbagage: også det tidsrum, hvor passageren opholder sig på en havnestation eller terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg, hvis bagagen er blevet overtaget af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter og ikke er blevet genudleveret til passageren
- c) for anden bagage, som ikke er håndbagage: tidsrummet fra den overtages af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, indtil den genudleveres af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter
- 9) »international transport«: enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted ifølge transportkontrakten ligger i to forskellige stater, eller i den samme stat, hvis der ifølge transportkontrakten eller rejseruten er en mellemliggende anløbshavn i en anden stat
- 10) »organisationen«: Den Internationale Søfartsorganisation
- 11) »generalsekretær«: Den Internationale Søfartsorganisations generalsekretær.

Artikel 1a

Bilag

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af konventionen.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. [...] (*)
2. Uanset stk. 1 finder denne konvention ikke anvendelse, hvis den pågældende transport ifølge en anden international konvention om andre former for transport af passagerer og deres bagage er omfattet af en ordning for erstatningsansvar efter den pågældende konventions bestemmelser, forudsat at disse bestemmelser finder obligatorisk anvendelse på søtransport.

Artikel 3

Transportørens erstatningsansvar

1. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med en søulykke, er transportøren erstatningspligtig i det omfang, tabet for den pågældende passagers vedkommende ikke overskrider 250 000 regningsenheder pr. skadetilfælde, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:
 - a) skete som følge af krigshandlinger, fjendtligheder, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig art, eller
 - b) udelukkende skyldes tredjemands forsætlige handling eller undladelse for at fremkalde ulykken.Hvis tabet overskrider den nævnte grænse, er transportøren yderligere erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende ulykke skete uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.
2. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med andet end en søulykke, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte.
3. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side.
4. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.
5. Med henblik på denne artikel
 - a) forstås ved »søulykke« skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl
 - b) omfatter »fejl eller forsømmelighed fra transportørens side« også fejl eller forsømmelighed begået af transportørens ansatte under udførelsen af deres arbejde

(*) Ikke gengivet.

c) forstås ved »skibsfejl« fejlfunktioner, svigt eller manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler, når det gælder skibsdele eller skibsudstyr, der benyttes til redning eller evakuering af passagerer, til ombord- og frabordestigning, eller til fremdrift, styring, sikker navigation, fortøjning, opankring, læggen til eller fra kaj- eller ankerplads, eller til havari-kontrol efter fyldning, eller til udsætning af redningsmateriel, og

d) omfatter »tab« ikke straffende eller afskrækkende erstatning.

6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikel gælder kun tab, som skyldes hændelser, der indtræffer under transporten. Bevisbyrden for, at den tabsforvoldende hændelse er indtruffet under transporten, og for tabets omfang ligger hos skadelidte.

7. Intet i denne konvention er til hinder for transportørens ret til regres over for tredjemand eller til at rejse påstand om egen skyld i henhold til konventionens artikel 6. Intet i denne artikel er til hinder for begrænsningsretten i henhold til konventionens artikel 7 eller 8.

8. At en parts fejl eller forsømmelighed forudsættes, eller at en part får pålagt bevisbyrden, hindrer ikke, at beviser til denne parts fordel tages i betragtning.

Artikel 4

Undertransportør

1. Selv om udførelsen af transporten eller en del af den overlades til en undertransportør, er transportøren stadig ansvarlig for den samlede transport i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Dog har undertransportøren rettigheder og forpligtelser efter denne konventions bestemmelser i forbindelse med sin del af transporten.

2. Ved transport, der udføres af en undertransportør, er transportøren ansvarlig for undertransportørens og dennes ansattes og agents handlinger og undladelser i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.

3. Særlige aftaler, hvorefter transportøren påtager sig forpligtelser, der ikke omfattes af denne konvention, eller giver afkald på rettigheder, som følger af denne konvention, berører kun undertransportøren, hvis denne udtrykkelig har givet sit skriftlige samtykke.

4. Transportøren og undertransportøren hæfter solidarisk i det omfang, de begge er erstatningspligtige.

5. Intet i denne artikel er til hinder for transportørens og undertransportørens indbyrdes regresret.

Artikel 4a

Obligatorisk forsikring

1. Ved passagertransport på et skib, der er registreret i en kontraherende stat, og som er godkendt til transport af over 12 passagerer og omfattet af denne konvention, skal den transportør, der faktisk udfører hele transporten eller en del af den være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en bankgaranti eller lignende, som kan dække erstatningsansvaret i henhold til denne konvention i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst. Grænsen for den obligatoriske forsikring eller anden økonomiske sikkerhed må ikke være under 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde.

2. Til hvert skib udstedes et certifikat til bekræftelse af, at forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forvissat sig om, at kravene i denne artikels stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant certifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat. Certifikatet skal svare til modellen i bilaget til denne konvention og indeholde følgende:

a) skibets navn, kendingsnummer eller bogstaver og registreringshavn

- b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hjemsted
 - c) skibets IMO-identifikationsnummer
 - d) sikkerhedens art og gyldighed
 - e) forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillereens navn og hjemsted samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og
 - f) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den anden økonomiske sikkerheds gyldighedsperiode.
3. a) En kontraherende stat kan give en af staten godkendt institution eller organisation myndighed til at udstede certifikatet. Denne institution eller organisation skal underrette den pågældende stat om hver enkelt certifikatudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte certifikats fuldstændighed og nøjagtighed og påtager sig at sikre de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af denne forpligtelse.
- b) De kontraherende stater giver generalsekretæren meddelelse om:
- i) det særlige ansvar og de særlige vilkår, der knytter sig til myndighed, som de har overdraget til en godkendt institution eller organisation
 - ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og
 - iii) tidspunktet, hvor denne overdragelse eller tilbagekaldelse af myndigheden træder i kraft.
- En myndighedsoverdragelse kan først træde i kraft tre måneder efter det tidspunkt, hvor meddelelse herom er givet til generalsekretæren.
- c) Den institution eller organisation, som bemyndiges til at udstede certifikater i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse certifikater, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Institutionen eller organisationen skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne certifikatet er udstedt.
4. Certifikatet udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal certifikatet indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.
5. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet og en kopi af det deponeres hos de myndigheder, der fører skibsregistret, eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, hvor certifikatet er udstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller anden økonomisk sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i certifikatet angivne forsikrings eller sikkerheds udløb inden for tre måneder efter det tidspunkt, hvor de i stk. 5 nævnte myndigheder får meddelelse om dens ophør, medmindre certifikatet er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt certifikat er blevet udstedt inden for samme tidsrum. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den anden økonomiske sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.
7. Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for certifikatets udstedelse og gyldighed.
8. Intet i denne konvention er til hinder for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillereens finansielle status fra andre stater, fra organisationen eller fra andre internationale organisationer. En kontraherende stat, der benytter sådanne oplysninger, fritages dog ikke fra sit ansvar som certifikatudstedende stat.

9. Certifikater, som udstedes eller påtegnes under en kontraherende stats myndighed, accepteres inden for denne konventions rammer af de øvrige kontraherende stater, der betragter dem som certifikater med samme gyldighed, som hvis de selv havde udstedt eller påtegnet dem, også selv om de er udstedt eller påtegnet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan på et hvilket som helst tidspunkt bede om samråd med den udstedende eller påtegnende stat, hvis den mener, at det forsikringselskab eller den sikkerhedsstiller, som nævnes i forsikringscertifikatet, ikke har økonomisk evne til at opfylde de forpligtelser, denne konvention indebærer.

10. Ethvert erstatningskrav, som i overensstemmelse med denne artikel dækkes af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, kan rejses direkte over for forsikringselskabet eller sikkerhedsstilleren. I så fald gælder beløbet i stk. 1 som forsikringselskabets eller sikkerhedsstillereens erstatningsgrænse, også selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt nogen erstatningsgrænse. Den sagsøgte kan endvidere rejse de indsigelser (bortset fra konkurs eller likvidation), som den i stk. 1 omtalte transportør ville have kunnet rejse i henhold til denne konvention. Desuden kan den sagsøgte rejse den indsigelse, at skaden skyldes bevidst fejl disponering fra den forsikredes side, men kan ikke rejse andre indsigelser, som ville have kunnet være benyttet ved søgsmål fra den forsikredes side. Den sagsøgte har under alle omstændigheder ret til at forlange, at både transportøren og undertransportøren inddrages i søgsmålet.

11. Beløb, som skyldes forsikring eller dertil svarende finansiel sikkerhed i overensstemmelse med stk. 1, må kun benyttes til opfyldelse af krav, som rejses i henhold til denne konvention, og udbetaling af sådanne beløb ophæver enhver erstatningspligt i henhold til denne konvention i det udbetalte beløbs omfang.

12. En kontraherende stat må ikke tillade skibe, der fører deres flag, og som omfattes af denne artikel, at sejle på noget tidspunkt, medmindre de har fået udstedt et certifikat i henhold til stk. 2 eller 15.

13. Under hensyntagen til denne artikels bestemmelser sikrer hver kontraherende stat efter sin nationale lovgivning, at alle skibe, der har tilladelse til at transportere over 12 passagerer, og som anløber eller forlader en havn på dens territorium, hvor denne konvention finder anvendelse, uanset hvor skibene er registreret, er omfattet af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed af det i stk. 1 angivne omfang.

14. Uanset stk. 5 kan en kontraherende stat meddele generalsekretæren, at skibene, for så vidt angår stk. 13, ikke behøver at have det i stk. 2 forlangte certifikat om bord eller at forelægge det, når de anløber eller forlader havne på dens territorium, hvis den kontraherende stat, som har udstedt certifikatet, har meddelt generalsekretæren, at den fører elektroniske registre, som er tilgængelige for alle kontraherende stater og viser, at certifikatet forefindes, og at de kontraherende stater er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til stk. 13.

15. Hvis et skib, som ejes af en kontraherende stat, ikke er dækket af forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, er dette skib heller ikke omfattet af denne artikels bestemmelser derom, men skibet skal medføre et certifikat, som er udstedt af den kompetente myndighed i skibsregistreringsstaten, og som angiver, at skibet ejes af denne stat, og at erstatningsansvaret er dækket inden for det beløb, der er fastsat i stk. 1. Dette certifikat skal så nøje som muligt følge den model, der foreskrives i stk. 2.

Artikel 5

Værdigenstande

Transportøren er ikke erstatningspligtig ved bortkomst eller beskadigelse af penge, værdipapirer, guld, sølvtøj, juveler, smykker, kunstgenstande eller andre værdigenstande, hvis ikke disse værdigenstande efter aftale er blevet deponeret hos transportøren med henblik på opbevaring, og transportøren er i så fald erstatningspligtig op til den i artikel 8, stk. 3, fastsatte grænse, medmindre en højere grænse aftales i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1.

Artikel 6

Egen skyld

Hvis transportøren beviser, at en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage skyldes passagerens egen fejl eller forsømmelighed, eller at dette er medvirkende årsag, kan den domstol, som behandler sagen, helt eller delvis fritage transportøren fra erstatningsansvar efter loven på det pågældende sted.

*Artikel 7***Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst**

1. Transportørens erstatningspligt ved en passagers død eller tilskadekomst, jf. artikel 3, kan under ingen omstændigheder overstige 400 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde. Hvis domstolen, i overensstemmelse med loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, tilkender erstatning i form af løbende udbetalinger, kan disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

2. De kontraherende stater kan ved særlige bestemmelser i den nationale lovgivning regulere erstatningsgrænsen i stk. 1, forudsat at den eventuelle nationale erstatningsgrænse ikke bliver lavere end fastsat i stk. 1. Kontraherende stater, der benytter denne mulighed, underretter generalsekretæren om den vedtagne erstatningsgrænse eller om, at der ingen findes.

*Artikel 8***Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer**

1. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overstige 2 250 regningsenheder pr. passager pr. transport.

2. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af køretøjer, herunder al bagage, som medbringes i eller på køretøjet, kan under ingen omstændigheder overstige 12 700 regningsenheder pr. køretøj pr. transport.

3. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end den i stk. 1 og 2 nævnte, kan under ingen omstændigheder overstige 3 375 regningsenheder pr. passager pr. transport.

4. Transportøren og passageren kan aftale, at der for transportørens erstatningsansvar er fastsat en selvrisiko på højst 330 regningsenheder ved beskadigelse af et køretøj og højst 149 regningsenheder pr. passager ved beskadigelse eller bortkomst af anden bagage, og at dette beløb skal fratrækkes tabet eller skaden.

*Artikel 9***Regningsenhed og omregning**

1. Den regningsenhed, som benyttes i denne konvention, er den af Den Internationale Valutafond definerede særlige trækningsrettighed. De beløb, der angives i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, omregnes til national valuta i den stat, hvor søgsmål finder sted, efter denne valutas værdi i forhold til de særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet eller på et andet tidspunkt, som aftales af parterne. Hvis en kontraherende stat er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som Den Internationale Valutafond på det pågældende tidspunkt benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.

2. Stater, der ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af stk. 1, kan dog på tidspunktet for ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at den særlige trækningsrettighed i stk. 1 er lig med 15 guldfrancs. En guldfranc svarer i dette stykke til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Guldfrancs omregnes til national valuta efter den pågældende stats lovgivning.

3. Beregningen i sidste punktum i stk. 1 og omregningsmetoden i stk. 2 foretages på en sådan måde, at beløbene i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 så vidt muligt får den samme realværdi i de kontraherende staters nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første punktummer i stk. 1. De kontraherende stater giver alt efter tilfældet generalsekretæren besked om, hvordan beregningen i henhold til stk. 1 foretages, eller om resultatet af omregningen i stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet til denne konvention, eller hvis der sker ændringer heraf.

*Artikel 10***Supplerende bestemmelser om erstatningsgrænserne**

1. Transportøren og passageren kan indgå udtrykkelig, skriftlig aftale om højere erstatningsgrænser end de i artikel 7 og 8 fastsatte.
2. Renter på skadeserstatninger og sagsomkostninger omfattes ikke af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8.

*Artikel 11***Indsigelsesret og erstatningsgrænser for transportørens ansatte**

Hvis der anlægges søgsmål mod en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter på grund af skader, som omfattes af denne konvention, har denne ansatte eller agent, hvis han kan bevise, at han optrådte under udførelse af sit arbejde, ret til samme indsigelse og samme erstatningsgrænser, som transportøren eller undertransportøren kan gøre gældende i henhold til denne konvention.

*Artikel 12***Sammenlægning af krav**

1. Når erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 finder anvendelse, gælder de for det samlede beløb for alle erstatningskrav, der rejses på grundlag af en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af hans bagage.
2. Hvis transporten udføres af en undertransportør, kan det samlede beløb fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har optrådt under udførelse af deres arbejde, ikke overskride det højeste beløb, der kunne pålægges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvention, og ingen af dem er erstatningspligtige for et beløb, der ligger over den erstatningsgrænse, som gælder for dem.
3. Hvis en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i overensstemmelse med denne konventions artikel 11 kan benytte sig af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8, må det samlede erstatningsbeløb fra transportøren eller undertransportøren og den pågældende ansatte eller agent ikke overskride disse grænser.

*Artikel 13***Fortabelse af retten til erstatningsgrænse**

1. Transportøren kan ikke påberåbe sig ret til erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 og artikel 10, stk. 1, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller undladelse fra dennes side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå.
2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke ret til erstatningsgrænserne, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller undladelse fra deres side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå.

*Artikel 14***Grundlaget for krav**

Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage kan kun anlægges mod en transportør eller undertransportør i overensstemmelse med denne konvention.

*Artikel 15***Anmeldelse af bortkomst eller beskadigelse af bagage**

1. Passageren indgiver skriftlig anmeldelse til transportøren eller dennes agent:
 - a) ved åbenbar beskadigelse af bagage:
 - i) for håndbagage: før eller på tidspunktet for sin frabordestigning
 - ii) for al anden bagage: før eller på tidspunktet for dets udlevering

- b) ved beskadigelse af bagage, som ikke er åbenbar, eller ved bortkomst af bagage: senest 15 dage efter frabordestignings- eller udleveringstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor udleveringen skulle have fundet sted.
2. Hvis passageren ikke opfylder denne artikels bestemmelser, anses han for at have modtaget sin bagage i ubeskadiget stand, medmindre andet bevises.
3. Skriftlig anmeldelse behøver ikke at indgives, hvis bagagens tilstand på modtagelsestidspunktet har været genstand for fælles kontrol eller inspektion.

Artikel 16

Søgsmålsfrist

1. Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage er forældede efter et tidsrum på to år.
2. Forældelsesfristen beregnes således:
- a) ved tilskadekomst: fra passagerens frabordestigningstidspunkt
- b) ved død under transporten: fra det tidspunkt, hvor passageren skulle være gået fra borde, og ved tilskadekomst under transporten med døden til følge efter frabordestigningen: fra dødstidspunktet, forudsat dette tidsrum ikke overskrider tre år fra frabordestigningstidspunktet
- c) ved bortkomst eller beskadigelse af bagage: fra frabordestigningstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor frabordestigning skulle have fundet sted, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest.
3. Udsættelse eller afbrydelse af forældelsesfrister sker efter loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, dog kan der under ingen omstændigheder anlægges søgsmål på grundlag af denne konvention efter udløbet af en af følgende frister:
- a) et tidsrum på fem år fra det tidspunkt, hvor passageren gik fra borde, eller fra det tidspunkt, hvor dette skulle være sket, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest, eller, hvis denne frist ligger tidligere
- b) et tidsrum på tre år fra det tidspunkt, hvor den skadelidte havde kendskab til den forvoldte tilskadekomst, det forvoldte tab eller den forvoldte skade eller med rimelighed burde have haft det.
4. Uanset denne artikels stk. 1, 2 og 3 kan forældelsesfristen forlænges ved en erklæring fra transportøren eller efter aftale mellem parterne, når søgsmålet er anlagt. Erklæringen eller aftalen skal være skriftlig.

Artikel 17

Kompetent jurisdiktion (*)

Artikel 17a

Anerkendelse og fuldbyrdelse (*)

Artikel 18

Ugyldige kontraktbestemmelser

Kontraktbestemmelser, som er indgået før den hændelse, der har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage, og som har til formål at fritage personer, der er erstatningspligtige i henhold til denne konvention, for deres erstatningsansvar over for passageren eller fastsætte en lavere erstatningsgrænse end den, som, bortset fra artikel 8, stk. 4, foreskrives i konventionen, samt bestemmelser, der har til formål at flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller indebærer en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at transportkontrakten som sådan er ugyldig, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser.

(*) Ikke gengivet.

*Artikel 20***Atomskader**

Denne konvention indebærer ikke erstatningspligt for skader, som forvoldes af atomulykker:

- a) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, således som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller Wien-konventionen af 21. maj 1963 om civilretligt ansvar for nuklear skade eller gældende ændringer eller protokoller til dem, eller
- b) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i kraft af national lovgivning om erstatningsansvaret for sådanne skader, forudsat at denne lovgivning i enhver henseende er lige så fordelagtig for skadelidte som Paris-konventionen eller Wien-konventionen eller gældende ændringer eller protokoller til dem.

*Artikel 21***Erhvervstransport udført af offentlige myndigheder**

Denne konvention omfatter erhvervstransport, som udføres af staten eller de offentlige myndigheder på transportkontrakt i artikel 1's forstand.

[Artikel 22 og 23 i protokollen af 2002 til Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974]

*Artikel 22***Revision og ændring (*)***Artikel 23***Ændring af erstatningsgrænserne**

1. Med forbehold af artikel 22 gælder den særlige procedure i denne artikel kun for ændring af erstatningsgrænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention.
2. Efter anmodning fra mindst halvdelen, men under ingen omstændigheder færre end seks af de kontraherende stater i denne protokol, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvriskoene, i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention til alle organisationens medlemmer og til samtlige kontraherende stater.
3. Ændringsforslag, der rundsendes som beskrevet i det foregående, forelægges organisationens juridiske komité (i det følgende benævnt »den juridiske komité«) til behandling senest seks måneder efter rundsendelsestidspunktet.
4. Alle stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, kan, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ikke, deltage i den juridiske komités behandling og vedtagelse af ændringsforslag.
5. Ændringsforslagene vedtages med to tredjedels flertal blandt de stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, og som er til stede og afgiver stemme i den i henhold til stk. 4 udvidede juridiske komité, forudsat at mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.
6. Når den juridiske komité behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal den tage hensyn til hændelsernes forekomst og ikke mindst til omfanget af de dermed forbundne skader, til ændringer af pengeværdien og til den foreslåede ændrings virkning på forsikringsomkostningerne.

(*) Ikke gengivet.

7. a) Der kan ikke foretages ændringer af erstatningsgrænserne i henhold til denne artikel inden for fem år fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse, eller inden for fem år fra det tidspunkt, hvor en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft.
- b) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, forhøjet med 6 % om året beregnet kumulativt fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse.
- c) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, ganget med tre.
8. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 5, anmeldes af organisationen til alle kontraherende stater. En ændring anses for godkendt efter 18 måneders forløb fra anmeldelsestidspunktet, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på ændringens vedtagelsestidspunkt, inden for dette tidsrum har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan godkende ændringen, hvorefter den er forkastet og uden gyldighed.
9. Ændringer, som anses for godkendt i overensstemmelse med stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter godkendelsen.
10. Ændringerne er bindende for samtlige kontraherende stater, medmindre disse opsiger protokollen i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1 og 2, mindst seks måneder før ændringerne træder i kraft. Opsigelsen får virkning, når ændringerne træder i kraft.
11. En ændring, som er blevet vedtaget, men hvis 18 måneders godkendelsesperiode endnu ikke er udløbet, er bindende for en stat, der bliver kontraherende part i denne periode, hvis ændringen træder i kraft. En stat, der bliver kontraherende stat efter denne periodes udløb, er bundet af ændringen, hvis den er blevet godkendt i overensstemmelse med stk. 8. I de i dette stykke nævnte tilfælde bliver en ændring bindende for en stat, når ændringen træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for den pågældende stats vedkommende, hvis dette sker senere.
-

BILAG TIL ATHENKONVENTIONEN

**CERTIFIKAT OM FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK SIKKERHED FOR ERSTATNINGSANSVAR VED
PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST**

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn	Kendingsnummer eller bogstaver	Skibets IMO-identifikationsnummer	Registreringshavn	Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art

Sikkerhedens gyldighedsperiode

Navn og adresse på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Navn

Adresse

Dette certifikat er gyldigt til

Udstedt eller påtegnet af regeringen i

(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i

(statens officielle betegnelse)(institutionens eller organisationens navn)

.....den
(sted) (dato)

.....
(Den udstedende eller påtegnende tjenstemands underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende noter

1. Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.
2. Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, angives beløbet fra hver enkelt.
3. Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, angives disse.
4. Punktet »sikkerhedens gyldighedsperiode« skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.
5. I punktet »adresse« på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) angives forsikringsselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillernes (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.

BILAG II

Uddrag af IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af DEN INTERNATIONALE SØFARTSORGANISATIONENS JURIDISKE KOMITÉ den 19. oktober 2006**IMO'S FORBEHOLD OG RETNINGSLINJER FOR GENNEMFØRELSE AF ATHENKONVENTIONEN****Forbehold**

1. Athenkonventionen bør ratificeres med følgende forbehold eller en erklæring med samme formål:

»[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regerings ratifikation af Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs (»konventionen«)

Begrænsning af transportørers erstatningsansvar, osv.

[1.2.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse et eventuelt erstatningsansvar i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, i konventionen i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

— 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

eller

— 340 mio. regningsenheder i alt pr. skib pr. skadetilfælde.

[1.3.] Endvidere forbeholder ... regering sig ret til og forpligter sig til at anvende punkt 2.1.1 og 2.2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen med de fornødne ændringer på sådanne erstatningsansvar.

[1.4.] Undertransportørens erstatningsansvar i henhold til konventionens artikel 4, transportørens eller undertransportørens ansattes og agenters erstatningsansvar i henhold til konventionens artikel 11 og grænsen for det samlede erstatningsbeløb, jf. artikel 12 i Athenkonventionen, er begrænset tilsvarende.

[1.5.] Forbeholdet og forpligtelsen i punkt 1.2 gælder uanset ansvarsgrundlaget i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, og uanset eventuelle bestemmelser om det modsatte i konventionens artikel 4 eller 7; men dette forbehold og denne forpligtelse berører ikke anvendelsen af artikel 10 og 13.

Obligatorisk forsikring og begrænsning af forsikringssekskabers erstatningsansvar

[1.6.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse kravet i artikel 4a, stk. 1, om at være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

— 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

eller

— 340 mio. regningsenheder i alt pr. skib pr. skadetilfælde.

[1.7.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse forsikringssekskabets eller sikkerhedsstillerens erstatningsansvar i henhold til artikel 4a, stk. 10, i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til en maksimal grænse for forsikringsbeløbet eller anden økonomisk sikkerhed, som transportøren skal være i besiddelse af i henhold til punkt 1.6 i dette forbehold.

[1.8.] ... regering forbeholder sig også ret til og forpligter sig til at anvende IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, herunder anvendelse af de i punkt 2.1 og 2.2 i retningslinjerne nævnte bestemmelser i forbindelse med alle former for obligatorisk forsikring i henhold til konventionen.

- [1.9.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at fritage forsikrings-selskabet eller sikkerhedsstilleren i henhold til artikel 4a, stk. 1, for eventuelt erstatningsansvar, som dette/denne ikke har påtaget sig at være ansvarspligtig for.

Certifikater

- [1.10.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at udstede forsikringscertifikater i henhold til artikel 4a, stk. 2, i konventionen, således at:

- de afspejler begrænsningerne med hensyn til erstatningsansvar og kravene til forsikringsdækning i punkt 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og
- de omfatter andre begrænsninger, krav og undtagelser, som den mener vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for udstedelsen af forsikringscertifikatet nødvendiggør.

- [1.11.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at acceptere forsikringscertifikater, der er udstedt af andre kontraherende stater i henhold til et lignende forbehold.

- [1.12.] Alle begrænsninger, krav og undtagelser afspejles klart i det certifikat, der udstedes eller bekræftes i henhold til artikel 4a, stk. 2, i konventionen.

Forbindelsen mellem dette forbehold og IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen

- [1.13.] Rettighederne i henhold til dette forbehold vil blive udøvet under behørig hensyntagen til IMO's retningslinjer for gennemførelsen af Athenkonventionen eller til eventuelle ændringer dertil, idet der sigtes mod at sikre ensartethed. Hvis et forslag om at ændre IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, herunder begrænsninger, er blevet godkendt af Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité, vil disse ændringer finde anvendelse fra det tidspunkt, der fastlægges af komitéen. Dette berører ikke folkerettens regler for så vidt angår en stats ret til at hæve eller ændre sit forbehold.«

Retningslinjer

2. På baggrund af den aktuelle situation på forsikringsmarkedet bør de kontraherende stater udstede forsikringscertifikater om forsikring hos et forsikrings-selskab, der dækker risici i forbindelse med krigshandlinger, og et andet forsikrings-selskab, der dækker risici, der ikke omfatter krigshandlinger. Hvert forsikrings-selskab er kun erstatningspligtigt for sin del. Følgende regler finder anvendelse (de nævnte klausuler findes i tillæg A):

- 2.1. Såvel krigsforsikringer som ikke-krigsforsikringer kan være omfattet af følgende bestemmelser:

2.1.1. *ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben* (ILU-klausul nr. 370)

2.1.2. *ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb* (ILU-klausul nr. 380)

2.1.3. indsigelse og begrænsninger for den, der stiller obligatorisk økonomisk sikkerhed i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, navnlig grænsen på 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde

2.1.4. et forbehold om, at forsikringen kun skal dække erstatningsansvar i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, og

2.1.5. et forbehold om, at alle beløb, der betales i henhold til konventionen skal tjene til at reducere transportørens og/eller dennes forsikrings-selskabs udestående forpligtelser i henhold til konventionens artikel 4a, selv i det tilfælde, hvor de ansvarlige for såvel krigsforsikringen som ikke-krigsforsikringen hverken udbetaler eller gør krav gældende om beløbet.

2.2. En krigsforsikring dækker et eventuelt erstatningsansvar ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst som følge af:

- krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt
- tilfangetagelse, kapring, frihedsberøvelse eller tilbageholdelse og konsekvenserne deraf eller forsøg herpå
- efterladte miner, torpedoer, bomber eller andre eksplosive krigsefterladenskaber
- handlinger begået af terrorister eller personer, der handler i ond hensigt eller med et politisk motiv, og handlinger, der tager sigte på at forebygge eller afværge sådanne risici
- konfiskation og ekspropriation

og kan være omfattet af følgende undtagelser, begrænsninger og krav:

2.2.1. *Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig*

2.2.2. Overstiger et krav fra enkelte passagerer sammenlagt et beløb svarende til 340 mio. regningsenheder pr. skib pr. skadetilfælde, kan transportøren påberåbe sig retten til at få begrænset sit erstatningsansvar til 340 mio. regningsenheder, såfremt

- beløbet skal fordeles mellem skadelidte i forhold til størrelsen af deres fremførte krav
- fordelingen af dette beløb kan foretages i et eller flere delbeløb til de skadelidte, som der på tidspunktet for fordelingen er kendskab til, og
- fordelingen af beløbet kan foretages af forsikringselskabet, retten eller en anden kompetent myndighed på det sted, hvor forsikringselskabet har anlagt søgsmål i en hvilken som helst kontraherende stat, hvori søgsmålet vedrørende krav, der angiveligt er omfattet af forsikringen, er anlagt.

2.2.3. 30 dages anmeldelsesklausul i tilfælde, der ikke er omfattet af 2.2.1.

2.3. En ikke-krigsforsikring dækker alle risici, der er omfattet af en obligatorisk forsikring, bortset fra de risici, der er opført under punkt 2.2, uanset om de er omfattet af de i punkt 2.1 og 2.2 anførte undtagelser, begrænsninger eller krav.

3. Tillæg B indeholder et eksempel på en række forsikringer (Blue Cards) og et forsikringscertifikat, der alle afspejler disse retningslinjer.

TILLÆG A

Klausuler, der er nævnt i retningslinjerne, punkt 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1**ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben** (klausul nr. 370, 10.11.2003)

Denne klausul er overordnet og har forrang frem for alt, hvad der i denne forsikring måtte være i modstrid hermed

1. Forsikringen dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skade, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes
 - 1.1. ioniserende stråling fra eller forurening forårsaget af radioaktivitet fra kernebrændsel, kerneaffald eller fra forbrænding af kernebrændsel
 - 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et atomanlæg, en atomreaktor eller andre nukleare samlinger eller dele heraf
 - 1.3. våben eller anordninger, der anvender nuklear fission og/eller fusion eller lignende reaktioner, eller radioaktive kræfter eller stoffer
 - 1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et radioaktivt stof. Undtagelsen i denne underklausul omfatter ikke radioaktive isotoper, bortset fra kernebrændsel, når sådanne isotoper fremstilles, transporteres, oplagres eller anvendes til kommercielle, landbrugsmæssige, lægelige, videnskabelige eller andre lignende fredelige formål
 - 1.5. kemiske, biologiske, biokemiske eller elektromagnetiske våben.

ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb (klausul nr. 380, 10.11.2003)

1. Denne forsikring dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skader eller udgifter, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes skadegørende anvendelse eller brug af computere, computersystemer, softwareprogrammer, skadegørende computerkode, computervirus eller -processer eller andre elektroniske systemer, jf. dog klausulen under punkt 2.
2. Er denne klausul baseret på en police, der dækker risici i forbindelse med krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt, eller terrorisme eller personer, der handler med et politisk motiv, udelukker klausulen under punkt 1 ikke tab (der ellers ville være dækket), forårsaget af anvendelse af en computer, et computersystem eller softwareprogram eller andet elektronisk system i affyrings- og/eller styresystemet og/eller -mekanismen på et våben eller missil.

Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig

1.1. Automatisk dækningsophør

Uanset om der er givet meddelelse om annullering, OPHØRER dækningen AUTOMATISK ved

1.1.1. udbrud af krig (uanset om der er udsendt krigserklæring eller ej) mellem to eller flere af følgende stater: Det Forenede Kongerige, Amerikas Forenede Stater, Frankrig, Den Russiske Føderation og Folkerepublikken Kina

1.1.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse af et fartøj der er dækket af forsikringen.

1.2. Krig mellem de fem stormagter

Denne forsikring dækker ikke

1.2.1. erstatningsansvar ved tab eller skader forårsaget af udbrud af krig (uanset om der er udsendt krigserklæring eller ej) mellem to eller flere af følgende stater: Det Forenede Kongerige, Amerikas Forenede Stater, Frankrig, Den Russiske Føderation og Folkerepublikken Kina

1.2.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse.

—

TILLÆG B

I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som omhandlet i retningslinje nr. 3

*Blue Card udstedt af krigsforsikringsselskab***Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs**

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

Herved attesteres det, at der for så vidt angår ovennævnte skib, der ejes af ovennævnte ejer, findes en forsikringspolice, der opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs, jf. dog alle undtagelser og begrænsninger i forhold til obligatorisk krigsforsikring i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité i oktober 2006, herunder navnlig følgende klausuler: [Her kan konventionsteksten og retningslinjerne med tillæg indsættes i det ønskede omfang]

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringsselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med 30 dages frist skriftligt at underrette ovennævnte myndighed, hvorved forsikringsselskabets erstatningsansvar således ophører fra udløbet af nævnte periode, dog kun for så vidt angår begivenheder, der indtræffer derefter.

Dato:

Dette certifikat er udstedt af

War Risks, Inc.

[Adresse]

.....

Udelukkende som agent for War Risks, Inc.

Forsikringsgivers underskrift

*Blue Card udstedt af ikke-krigsforsikringsselskab***Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs**

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

Herved attesteres det, at der for så vidt angår ovennævnte skib, der ejes af ovennævnte ejer, findes en forsikringspolice, der opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs, jf. dog alle undtagelser og begrænsninger i forhold til obligatorisk ikke-krigsforsikring i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité i oktober 2006, herunder navnlig følgende klausuler: [Her kan konventionsteksten og retningslinjerne med tillæg indsættes i det ønskede omfang]

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringsselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med tre måneders frist skriftligt at underrette ovennævnte myndighed, hvorved forsikringsselskabets erstatningsansvar således ophører fra udløbet af nævnte periode, dog kun for så vidt angår begivenheder, der indtræffer derefter.

Dato:

Dette certifikat er udstedt af:

PANDI P&I

[Adresse]

.....

Udelukkende som agent for PANDI P&I

Forsikringsgivers underskrift

II. Model til forsikringscertifikat som omhandlet i retningslinje nr. 3

CERTIFIKAT FOR FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK SIKKERHED FOR ERSTATNINGSANSVAR VED PASSAGERERS DØD OG TILSKADEKOMST

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Skibets IMO-identifikationsnummer	Registreringshavn	Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art

Sikkerhedens gyldighedsperiode

Navn og adresse på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Den ved dette certifikat attesterede forsikringsdækning er delt i en krigsforsikring og en ikke-krigsforsikring i henhold til de retningslinjer for gennemførelsen som Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité fastlagde i oktober 2006. Begge forsikringsdækninger er underlagt alle de undtagelser og begrænsninger, der gælder i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf. Forsikringsselskaberne hæfter ikke solidarisk. Forsikringsselskaberne er:

for så vidt angår risici i forbindelse med krigshandlinger: War Risks, Inc., [adresse]

for så vidt angår risici, der ikke omfatter krigshandlinger: Pandi P&I, [adresse]

Dette certifikat er gyldigt til

Udstedt eller påtegnet af regeringen i

(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i (statens officielle betegnelse) af (institutionens eller organisationens navn)

..... den
(sted) (dato)

.....
(Den udstedende eller påtegnende tjenestemand's underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende bemærkninger:

1. Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.
 2. Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, angives beløbet fra hver enkelt.
 3. Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, angives disse.
 4. Punktet »sikkerhedens gyldighedsperiode« skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.
 5. Punktet »adresse« på forsikringselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) skal angive forsikringselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillernes (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.
-

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/15/EF

af 23. april 2009

om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

(omarbejdning)

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligs-
udvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ⁽⁴⁾ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 633), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 11), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

(2) I betragtning af karakteren af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF forekommer det hensigtsmæssigt at omarbejde dets bestemmelser til to forskellige fællesskabsretlige instrumenter, nemlig et direktiv og en forordning.

(3) I sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs opstillede Rådet som mål at udtage alle skibe, som ikke overholder standarderne, fra Fællesskabets farvande, og lagde særlig vægt på en fællesskabsindsats med henblik på at sikre effektiv og ensartet anvendelse af internationale regler ved at udarbejde fælles standarder for klassifikationsselskaber.

(4) Sikkerhed og forebyggelse af forurening til søs kan fremmes effektivt ved streng anvendelse af internationale konventioner, koder og resolutioner, samtidig med at den frie udveksling af tjenesteydelser fremmes.

(5) Flag- og havnestaterne har ansvar for tilsynet med, at skibene er i overensstemmelse med de ensartede internationale standarder for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs.

(6) Medlemsstaterne er ansvarlige for udstedelse af internationale certifikater vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening i henhold til konventioner såsom den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (Solas 74), den internationale konvention om lastelinjer af 5. april 1966 og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 2. november 1973 (Marpol) samt for gennemførelsen af disse konventioner.

(7) I henhold til disse konventioner kan alle medlemsstater i forskelligt omfang bemyndige anerkendte organisationer til at foretage certificering af en sådan overensstemmelse, ligesom de kan overdrage udstedelsen af de relevante certifikater vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening til disse.

- (8) På verdensplan findes der et større antal organisationer, som anerkendes af Den Internationale Søfartsorganisation (IMOs) kontraherende parter, men som ikke sikrer en fyldestgørende gennemførelse af reglerne eller en tilstrækkelig pålidelighed, når de handler på de nationale myndigheders vegne, fordi de ikke har de nødvendige strukturer og erfaringer, som man kan have tillid til, og som sætter dem i stand til at udføre deres opgaver på et højt professionelt niveau.
- (9) I overensstemmelse med Solas 74, kapitel II-1, del A-1, regel 3-1, er medlemsstaterne ansvarlige for at sikre, at skibe, der fører deres flag, er konstrueret, bygget og vedligeholdt i overensstemmelse med de strukturelle, mekaniske og elektriske krav, der er fastsat af organisationer, der er anerkendte af myndigheder. Disse organisationer udarbejder og gennemfører derfor regler om konstruktion, bygning, vedligeholdelse og inspektion af skibe, og de er ansvarlige for at udføre inspektion af skibe på flagstaternes vegne og certificere, at skibene opfylder de internationale konventioners krav vedrørende udstedelse af de relevante certifikater. For at sætte dem i stand til at udføre denne opgave på en tilfredsstillende måde må de have fuld uafhængighed, højt specialiseret teknisk kompetence og streng kvalitetsstyring.
- (10) Organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, spiller en vigtig rolle i fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs.
- (11) Organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, bør kunne tilbyde deres ydelser overalt i Fællesskabet og konkurrere med hinanden, men de bør samtidig tilvejebringe et ensartet sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. De nødvendige faglige standarder for deres virksomhed bør derfor fastlægges og anvendes på en ensartet måde i hele Fællesskabet.
- (12) Udstedelsen af radiosikkerhedscertifikatet for lastskibe kan overdrages til private organer, som har tilstrækkelig sagkundskab og kvalificeret personale.
- (13) En medlemsstat kan på objektivt og gennemskueligt grundlag begrænse antallet af de anerkendte organisationer, den bemyndiger, så det svarer til dens behov, under forudsætning af at Kommissionen udøver kontrol efter en udvalgsprocedure.
- (14) Da dette direktiv bør sikre fri udveksling af tjenesteydelser i Fællesskabet, bør Fællesskabet nå til enighed med de tredjelande, hvor nogle af de anerkendte organisationer har hjemsted, for at sikre ligebehandling for anerkendte organisationer, der har hjemsted i Fællesskabet.
- (15) Det er nødvendigt, at de nationale myndigheder inddrages tæt i skibssyn og udstedelse af de relevante certifikater, så der sikres fuld overensstemmelse med de internationale sikkerhedsregler, selv i de tilfælde, hvor medlemsstaterne har overdraget det til anerkendte organisationer uden for deres administration at udføre visse myndighedsopgaver. Der bør derfor etableres et tæt samarbejdsforhold mellem myndighederne og de anerkendte organisationer, de bemyndiger, hvilket kan kræve, at de anerkendte organisationer har en lokal repræsentant i den medlemsstat, på hvis vegne de udfører deres opgaver.
- (16) Når en anerkendt organisation, dens inspektører eller dens tekniske personale udsteder klassecertifikater på administrationens vegne bør medlemsstaterne for så vidt angår disse delegerede aktiviteter overveje at lade dem være omfattet af forholdsmæssige retsgarantier og garantier for retssikkerhed, herunder udøvelse af passende rettigheder med hensyn til forsvar, bortset fra immunitet, der er et prerogativ, som kun medlemsstaterne kan påberåbe sig som en uadskillelig del af suveræniteten, og som derfor ikke kan delegeres.
- (17) Forskellige regler om erstatningsansvar mellem de anerkendte organisationer, der arbejder på medlemsstaternes vegne, vil hæmme en korrekt gennemførelse af dette direktiv. For at bidrage til løsningen af dette problem er det hensigtsmæssigt på fællesskabsplan at tilvejebringe en vis harmonisering af ansvaret for en eventuel søulykke forvoldt af en anerkendt organisation som fastslået ved en retsafgørelse, herunder også under anvendelse af voldgiftsprocedurer.
- (18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af dette 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 Kommissionen ⁽¹⁾.
- (19) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv for at indarbejde senere ændringer til de internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner i relation hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (20) Medlemsstaterne bør dog fortsat have muligheden for selv at kunne suspendere eller tilbagekalde deres bemyndigelse af en anerkendt organisation, idet de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om deres beslutning og med angivelse af behørig begrundelse herfor.

(¹) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (21) Medlemsstaterne bør med regelmæssige mellemrum vurdere effektiviteten hos de anerkendte organisationer, der arbejder på dens vegne, og forsyne Kommissionen og alle de øvrige medlemsstater med præcise oplysninger herom.
- (22) Medlemsstaterne skal i deres egenskab af havnemyndigheder fremme sikkerhed og forureningsforebyggelse i Fællesskabets farvande gennem prioriteret inspektion af skibe med certifikater fra organisationer, der ikke opfylder de fælles krav, hvorved det sikres, at skibe, der fører tredjelands flag, ikke behandles gunstigere.
- (23) På nuværende tidspunkt findes der ingen ensartede internationale standarder, som alle skibe skal opfylde enten i bygningsfasen eller i hele deres levetid, for så vidt angår skrog, maskineri samt elinstallationer og styresystemer. Sådanne standarder kan fastlægges i overensstemmelse med anerkendte organisationers regler eller med ækvivalente standarder, som de nationale myndigheder skal vedtage efter proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester ⁽¹⁾.
- (24) Målet for dette direktiv, nemlig at fastlægge foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne i deres forbindelser med de organisationer, der varetager inspektion, syn og certificering af skibe i Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (25) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning bør begrænses til de bestemmelser, der udgør en væsentlig ændring i forhold til direktiv 94/57/EF. Forpligtelsen til at gennemføre de uændrede bestemmelser følger af nævnte direktiv.
- (26) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag I, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.
- (27) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽²⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelse mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (28) De foranstaltninger, der skal følges af organisationen, der udfører inspektion og syn af skibe, er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (omarbejdning) ⁽³⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv fastlægger visse foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne i deres forbindelser med de organisationer, der varetager inspektion, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner om sikkerheden til søs og om forebyggelse af havforurening, samtidig med at den frie udveksling af tjenesteydelser fremmes. Dette omfatter udformning og gennemførelse af sikkerhedskrav til skrog, maskineri samt el-installationer og styresystemer for skibe, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »skib«: et skib, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde
- b) »skib, der fører en medlemsstats flag«: et skib, der er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag i overensstemmelse med dens lovgivning. Skibe, der ikke svarer til denne definition, sidestilles med skibe, der fører et tredjelands flag
- c) »inspektion og syn«: inspektion og syn, som er obligatoriske i henhold til de internationale konventioner
- d) »internationale konventioner«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (Solas 74), bortset fra kapitel XI-2 i bilaget dertil, den internationale konvention om lastelinjer af 5. april 1966 og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 2. november 1973 (Marpol), tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i alle medlemsstater, i den gældende affattelse

⁽¹⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Se side 11 i denne EUT.

- e) »organisation«: en juridisk enhed, dens datterselskaber og alle andre enheder under dens kontrol, som i fællesskab eller hver for sig udfører opgaver, der hører under anvendelsesområdet for dette direktiv
- f) »kontrol«: i litra e), rettigheder, kontrakter eller andre midler, retlige eller faktiske, der enten hver for sig eller i forening giver en juridisk enhed mulighed for at udøve en afgørende indflydelse eller sætter en sådan enhed i stand til at udføre opgaver, der hører under anvendelsesområdet for dette direktiv
- g) »anerkendt organisation«: en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 391/2009
- h) »bemyndigelse«: handling, hvorved en medlemsstat giver bemyndigelse eller overdrager beføjelser til en anerkendt organisation
- i) »myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner
- j) »regler og procedurer«: en anerkendt organisations krav til konstruktion, bygning, udrustning, vedligeholdelse og syn af skibe
- k) »klassecertifikat«: et af en anerkendt organisation udstedt dokument, hvorved det certificeres, at et skib er egnet til en bestemt anvendelse eller drift i overensstemmelse med de regler og procedurer, som den anerkendte organisation har fastlagt
- l) »radiosikkerhedscertifikat for lastskibe«: et certifikat, der er indført ved 1988-protokollen om ændring af Solas, som er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Artikel 3

1. Medlemsstaterne skal til opfyldelse af deres ansvar og forpligtelser i henhold til de internationale konventioner drage omsorg for, at deres myndigheder er i stand til effektivt at håndhæve disse konventioners bestemmelser, især med hensyn til inspektion og syn af skibe og udstedelse af myndighedscertifikater og undtagelsescertifikater i overensstemmelse med de internationale konventioner. Medlemsstaterne handler i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bilaget samt bilaget til IMO-resolution A.847 (20) om retningslinjer for flagstaternes gennemførelse af IMO-instrumenter.

2. Hvis en medlemsstat efter stk. 1 med hensyn til skibe, der sejler under dens flag, beslutter

- i) at bemyndige organisationer til helt eller delvis at udføre inspektion og syn vedrørende myndighedscertifikater,

herunder inspektion og syn med henblik på at vurdere overensstemmelsen med de regler, der henvises til i artikel 11, stk. 2, og eventuelt til at udstede eller forny de dertil knyttede certifikater, eller

- ii) at overlade det til organisationer helt eller delvis at udføre de under nr. i) nævnte inspektioner og syn

må den kun overdrage disse opgaver til anerkendte organisationer.

De kompetente myndigheder godkender i alle sådanne tilfælde den første udstedelse af undtagelsescertifikat.

For radiosikkerhedscertifikatet for lastskibe kan disse opgaver dog overdrages til et privat organ, som en myndighed har anerkendt, og som har tilstrækkelig sagkundskab og kvalificeret personale til på myndighedens vegne at udføre nærmere bestemte opgaver vedrørende vurdering af sikkerheden inden for radiokommunikation.

3. Denne artikel vedrører ikke certificering af specifikke dele af skibsudstyret.

Artikel 4

1. Ved anvendelsen af artikel 3, stk. 2, må en medlemsstat i princippet ikke nægte at bemyndige en af de anerkendte organisationer til at udføre sådanne opgaver, jf. dog denne artikels stk. 2, samt artikel 5 og 9. Medlemsstaten kan dog begrænse antallet af organisationer, der bemyndiges, så det svarer til dens behov, forudsat at det sker på et gennemskueligt og objektivt grundlag.

Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat passende foranstaltninger efter forskriftsproceduren i artikel 6, stk. 2, for at sikre en korrekt anvendelse af første afsnit i dette stykke vedrørende nægtelse af bemyndigelse og af artikel 8 vedrørende de tilfælde, hvor en bemyndigelse suspenderes eller tilbagekaldes.

2. Inden en medlemsstat accepterer, at en anerkendt organisation med hjemsted i et tredjeland udfører de i artikel 3 nævnte opgaver eller dele heraf, kan den forlange, at det pågældende tredjeland på basis af gensidighed giver anerkendte organisationer, der har hjemsted inden for Fællesskabet, tilsvarende behandling.

Fællesskabet kan desuden forlange, at et tredjeland, hvori en anerkendt organisation har hjemsted, på basis af gensidighed giver anerkendte organisationer, som har hjemsted i Fællesskabet, tilsvarende behandling.

Artikel 5

1. Medlemsstater, som træffer en beslutning som beskrevet i artikel 3, stk. 2, etablerer et samarbejdsforhold mellem deres egne myndigheder og de organisationer, der handler på deres vegne.

2. Samarbejdsforholdet reguleres i en formel, skriftlig og ikke-diskriminerende aftale eller en tilsvarende retligt bindende ordning, hvori det fastlægges, hvilke særlige opgaver og funktioner organisationerne skal varetage, og som mindst skal omfatte:

a) bestemmelserne i tillæg II til IMO-resolution A.739 (18) om retningslinjer for autorisation af organisationer, der handler på myndighedernes vegne, under hensyntagen til bilaget, tillæggene og vedføjede dokumenter til IMO MSC/cirkulære 710 og MEPC/cirkulære 307 om model til aftale om autorisation af anerkendte organisationer, der handler på myndighedernes vegne

b) følgende bestemmelser vedrørende erstatningsansvar:

i) hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for tab, herunder tingsskade, personskade eller dødsfald i forbindelse med en søulykke samt pålægges at betale erstatning til skadelidte, og det godtgøres for retten, at dette skyldes en forsættelig handling eller unndladelse eller grov uagtsomhed fra den anerkendte organisations side eller fra dens organer, ansatte, befuldmægtigede eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation i det omfang nævnte tab, skade, personskade eller dødsfald ifølge retsafgørelsen er forårsaget af den anerkendte organisation

ii) hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for personskade eller dødsfald i forbindelse med en søulykke samt pålægges at betale erstatning til skadelidte, og det godtgøres for retten, at dette skyldes en uagtsom eller uforvarlig handling eller unndladelse fra den anerkendte organisations side eller fra dens ansatte, befuldmægtigede eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation i det omfang, nævnte personskade eller dødsfald ifølge retsafgørelsen er forårsaget af den anerkendte organisation; medlemsstaterne kan begrænse det beløb, som den anerkendte organisation maksimalt skal betale, idet det maksimale beløb dog skal være på mindst 4 mio. EUR

iii) hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for tab, herunder tingsskade, i forbindelse med en søulykke samt pålægges at betale erstatning til skadelidte, og det godtgøres for retten, at dette skyldes en uagtsom eller uforvarlig handling eller unndladelse fra den anerkendte organisations side eller fra dens ansatte, befuldmægtigede eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation i det omfang, tabet eller skaden ifølge retsafgørelsen er forårsaget af den anerkendte organisation; medlemsstaterne kan begrænse det beløb, som den anerkendte organisation maksimalt skal betale, idet det maksimale beløb dog skal være på mindst 2 mio. EUR

c) bestemmelser om, at myndighederne eller et eksternt uvildigt organ, som er udpeget af myndighederne, regelmæssigt skal kontrollere det arbejde, organisationerne udfører på myndighedernes vegne, som omhandlet i artikel 9, stk. 1

d) muligheden for at foretage stikprøveinspektion og detaljeret inspektion af skibe

e) bestemmelser om, at organisationerne har pligt til at indberette væsentlige oplysninger om flåden i deres klasse, ændringer, suspensioner og tilbagestrækning fra klassen.

3. I aftalen eller den tilsvarende retligt bindende ordning kan det kræves, at den anerkendte organisation har en lokal afdeling på den medlemsstats område, på hvis vegne den udfører de i artikel 3 omhandlede opgaver. Det vil være tilstrækkeligt, at den lokale afdeling har retlig status som juridisk person i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning, og at den er underlagt den pågældende medlemsstats retsinstanser.

4. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen præcise oplysninger om det samarbejdsforhold, der er etableret i henhold til denne artikel. Kommissionen underretter herefter de øvrige medlemsstater derom.

Artikel 6

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.

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 tre måneder.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 7

1. Dette direktiv kan, hvis dets anvendelsesområde ikke udvides, ændres med henblik på:

- a) at indarbejde senere, ikrafttrådte ændringer til de internationale konventioner, protokoller, koder samt resolutioner i relation hertil som omhandlet i artikel 2, litra d), artikel 3, stk. 1, og artikel 5, stk. 2
- b) at ændre de beløb, der er nævnt i artikel 5, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii).

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 6, stk. 3.

2. Når der vedtages nye instrumenter eller protokoller til de internationale konventioner, der er omhandlet i artikel 2, litra d), fastlægger Rådet på forslag af Kommissionen og under hensyntagen til medlemsstaternes parlamentariske procedurer og de relevante procedurer inden for IMO, de nærmere regler for ratificering af disse nye instrumenter eller protokoller, idet det påser, at reglerne anvendes ensartet og samtidig i medlemsstaterne.

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 2, litra d), og artikel 5, kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 8

Uanset minimumskravene i bilag I til forordning (EF) nr. 391/2009 kan en medlemsstat beslutte at suspendere eller tilbagekalde en bemyndigelse, hvis den skønner, at en anerkendt organisation ikke længere kan være bemyndiget til at udføre de i artikel 3 beskrevne opgaver på medlemsstatens vegne. I et sådant tilfælde underretter medlemsstaten straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sin afgørelse og angiver behørig begrundelse herfor.

Artikel 9

1. Hver medlemsstat skal sikre sig, at anerkendte organisationer, der i henhold til artikel 3, stk. 2, handler på dens vegne, rent faktisk udfører de i nævnte artikel omhandlede opgaver til dens kompetente myndigheders tilfredshed.

2. For at udføre den i stk. 1 omhandlede opgave kontrollerer hver medlemsstat mindst hvert andet år alle anerkendte organisationer, der handler på dens vegne, og tilstiller de øvrige

medlemsstater og Kommissionen en beretning om resultatet af disse kontrolaktiviteter senest den 31. marts i året efter de år, hvor disse aktiviteter har fundet sted.

Artikel 10

Når medlemsstaterne udøver deres inspektionsrettigheder og -forpligtelser som havnestater, foretager de en indberetning til Kommissionen og andre medlemsstater og orienterer den pågældende flagstat, hvis det konstateres, at et skib, som ikke opfylder de relevante krav i de internationale konventioner, har fået udstedt et gyldigt myndighedscertifikat af anerkendte organisationer, der handler på en flagstats vegne, eller hvis et skib, der fører et gyldigt klassecertifikat, udviser mangler vedrørende forhold, der er omfattet af certifikatet. Der foretages i henhold til denne artikel kun indberetning i tilfælde, hvor et skib udgør en alvorlig fare for sikkerheden og miljøet, eller hvor de anerkendte organisationer påviseligt har udvist uagtsom adfærd i særlig grad. Den pågældende anerkendte organisation underrettes om sagen, når den første inspektion finder sted, således at den straks kan træffe hensigtsmæssige opfølgingsforanstaltninger.

Artikel 11

1. Hver medlemsstat drager omsorg for, at et skib, der fører medlemsstatens flag, er konstrueret, bygget og udstyret samt vedligeholdes i overensstemmelse med de regler og procedurer vedrørende krav til skrog, maskineri samt elinstallationer og styresystemer, der stilles af en anerkendt organisation.

2. En medlemsstat kan beslutte at anvende regler, som den anser for ækvivalente med en anerkendt organisations regler og procedurer, men kun på betingelse af, at den straks giver meddelelse herom til Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i direktiv 98/34/EF og til de øvrige medlemsstater, og at hverken Kommissionen eller andre medlemsstater gør indsigelser imod reglerne, og det ikke efter forskriftsproceduren i artikel 6, stk. 2, i dette direktiv konstateres, at disse regler ikke er ækvivalente.

3. Medlemsstaterne samarbejder med de anerkendte organisationer, som de bemyndiger, om udarbejdelse af disse organisationers regler og procedurer. De rådfører sig med de anerkendte organisationer med henblik på at nå frem til en ensartet fortolkning af de internationale konventioner.

Artikel 12

Kommissionen informerer hvert andet år Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen i gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne.

Artikel 13

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 17. juni 2011. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og administrative bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 14

Direktiv 94/57/EF som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag I, del A, ophæves med virkning fra den 17. juni 2009, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag I, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til de ophævede direktiver skal forstås som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag II.

Artikel 15

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

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG I

DEL A

Ophævede direktiver med efterfølgende ændringer

(jf. artikel 14)

Rådets direktiv 94/57/EF	EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20
Kommissionens direktiv 97/58/EF	EFT L 274 af 7.10.1997, s. 8
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/105/EF	EFT L 19 af 22.1.2002, s. 9
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF	EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53

DEL B

Frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 14)

Direktiv	Frist for gennemførelse
94/57/EF	31. december 1995
97/58/EF	30. september 1998
2001/105/EF	22. juli 2003
2002/84/EF	23. november 2003

BILAG II

Sammenligningstabel

Direktiv 94/57/EF	Dette direktiv	Forordning (EF) nr. 391/2009
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, litra a)	Artikel 2, litra a)	Artikel 2, litra a)
Artikel 2, litra b)	Artikel 2, litra b)	—
Artikel 2, litra c)	Artikel 2, litra c)	—
Artikel 2, litra d)	Artikel 2, litra d)	Artikel 2, litra b)
Artikel 2, litra e)	Artikel 2, litra e)	Artikel 2, litra c)
—	Artikel 2, litra f)	Artikel 2, litra d)
Artikel 2, litra f)	Artikel 2, litra g)	Artikel 2, litra e)
Artikel 2, litra g)	Artikel 2, litra h)	Artikel 2, litra f)
Artikel 2, litra h)	Artikel 2, litra i)	Artikel 2, litra g)
Artikel 2, litra i)	Artikel 2, litra k)	Artikel 2, litra i)
—	Artikel 2, litra j)	Artikel 2, litra h)
Artikel 2, litra j)	Artikel 2, litra l)	—
Artikel 2, litra k)	—	Artikel 2, litra j)
Artikel 3	Artikel 3	—
Artikel 4, stk. 1, første punktum	—	Artikel 3, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, andet punktum	—	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, stk. 1, tredje punktum	—	—
Artikel 4, stk. 1, fjerde punktum	—	Artikel 4, stk. 1
—	—	Artikel 3, stk. 3
—	—	Artikel 4, stk. 2, 3 og 4
—	—	Artikel 5
—	—	Artikel 6
—	—	Artikel 7
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 1	—
Artikel 5, stk. 3	Artikel 4, stk. 2	—
Artikel 6, stk. 1-4	Artikel 5, stk. 1-4	—
Artikel 6, stk. 5	—	—
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8, stk. 1, første led	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra a)	—
Artikel 8, stk. 1, andet led	—	Artikel 13, stk. 1
Artikel 8, stk. 1, tredje led	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra b)	—
—	Artikel 7, stk. 1, andet afsnit	Artikel 13, stk. 1, andet afsnit
Artikel 8, stk. 2	Artikel 7, stk. 2	—
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	—	Artikel 13, stk. 2
Artikel 9, stk. 1	—	—
Artikel 9, stk. 2	—	—
Artikel 10, stk. 1, indledning	Artikel 8	—
Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c), stk. 2, 3 og 4	—	—
Artikel 11, stk. 1 og 2	Artikel 9, stk. 1 og 2	—

Direktiv 94/57/EF	Dette direktiv	Forordning (EF) nr. 391/2009
Artikel 11, stk. 3 og 4	—	Artikel 8, stk. 1 og 2
Artikel 12	Artikel 10	—
Artikel 13	—	—
Artikel 14	Artikel 11, stk. 1 og 2	—
—	Artikel 11, stk. 3	—
—	Artikel 12	—
—	—	Artikel 9
Artikel 15, stk. 1	—	—
—	—	Artikel 10, stk. 1 og 2
Artikel 15, stk. 2	—	Artikel 10, stk. 3
Artikel 15, stk. 3	—	Artikel 10, stk. 4
Artikel 15, stk. 4	—	Artikel 10, stk. 5
Artikel 15, stk. 5	—	Artikel 10, stk. 6, første, andet, tredje og femte afsnit
—	—	Artikel 10, stk. 6, fjerde afsnit
Artikel 16	Artikel 13	—
Artikel 17	Artikel 16	—
—	Artikel 14	—
—	Artikel 15	—
—	—	Artikel 11
—	—	Artikel 14
—	—	Artikel 15
—	—	Artikel 16
—	—	Artikel 17
—	—	Artikel 18
—	—	Artikel 19
Bilag	—	Bilag I
—	Bilag I	—
—	Bilag II	Bilag II

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/16/EF

af 23. april 2009

om havnestatskontrol

(omarbejdning)

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligs-
udvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestats-
kontrol af skibsfart ⁽⁴⁾ er blevet ændret væsentligt ved
flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere
ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

(2) Søulykker og forurening af medlemsstaternes have og
kyster giver Fællesskabet anledning til alvorlig bekymring.

(3) Fællesskabet er endvidere opmærksomt på leve- og
arbejdsvilkårene om bord på skibe.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af
20.3.2008, s. 584), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C
198 E af 5.8.2008, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af
24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af
26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning
af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

(4) Sikkerheden, forureningsforebyggelsen og leve- og
arbejdsvilkårene om bord på skibe kan forbedres betyde-
ligt, hvis forekomsten i fællesskabsfarvande af skibe, der
ikke lever op til standarderne, reduceres kraftigt gennem
streng håndhævelse af konventioner, internationale
kodekser og resolutioner.

(5) I overensstemmelse med Rådets beslutning 2007/431/EF
af 7. juni 2007 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i
Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere Den
Internationale Arbejdsorganisations 2006-konvention
om søfarendes arbejdsstandarder ⁽⁵⁾ bør medlemsstaterne
derfor tage de nødvendige skridt til at ratificere de dele af
denne konvention, der henhører under Fællesskabets
kompetence, snarest og om muligt før den 31. december
2010.

(6) Ansvar for kontrollen med, om skibe overholder inter-
nationale standarder for sikkerhed, forureningsforebyg-
gelse og leve- og arbejdsvilkår om bord, påhviler hoved-
sagelig flagstaten. Flagstaten, der eventuelt støtter sig på
anerkendte organisationer, garanterer fuldt ud for, at de
inspektioner og syn, der er nødvendige for at udstede de
relevante certifikater, er fuldstændige og effektive.
Ansvar for vedligeholdelsen af skibets stand og dets
udstyr efter synet med henblik på at opfylde kravene i
konventioner, som skibet er omfattet af, påhviler rederiet.
Flere flagstater har imidlertid ikke gennemført og hånd-
hævet de internationale standarder på forsvarlig vis.
Kontrollen med, om de internationale standarder for
sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejds-
vilkår om bord er opfyldt, bør derfor som endnu et
værn mod sejladsskibe, der ikke overholder stan-
darderne også varetages af havnestaten, men i erkendelse
af, at havnestatskontrollens inspektion ikke er et syn, og
at de relevante inspektionsskemaer ikke er sødygtigheds-
beviser.

(7) En harmoniseret fremgangsmåde for medlemsstaternes
effektive håndhævelse af disse internationale standarder
over for skibe, der sejler i farvande under deres jurisdik-
tion og anløber deres havne, bør hindre konkurrencefor-
vridning.

(8) Rederibranchen er sårbar over for terrorhandlinger.
Sikringsforanstaltninger inden for transport bør gennem-
føres effektivt, og medlemsstaterne bør føre nøje tilsyn
med overholdelsen af sikringsreglerne ved at udføre
sikringskontrol.

⁽⁵⁾ EUT L 161 af 22.6.2007, s. 63.

- (9) Der bør arbejdes videre på grundlag af erfaringerne fra Paris-memorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU), som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982.
- (10) Det Europæiske Agentur For Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, bør yde den nødvendige bistand til sikring af, at havnestatskontrolordningen gennemføres ensartet og effektivt. Agenturet bør navnlig bidrage til at udvikle og implementere dels den inspektionsdatabase, der skal oprettes i medfør af dette direktiv, dels en harmoniseret fællesskabsordning for medlemsstaternes efteruddannelse af havnestatsinspektører og evaluering af disses kompetencer.
- (11) Et effektivt havnestatskontrollsystem bør tilstræbe, at alle skibe, som anløber Fællesskabets havne og ankerpladser, med jævne mellemrum inspiceres. Inspektionen bør koncentrerer om skibe, der ikke opfylder standarderne, mens skibe af høj kvalitet, dvs. skibe, hvis inspektionsrapporter er tilfredsstillende, eller hvis flagstat opfylder Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) medlemsstaters auditordning, bør belønnes med mindre hyppige inspektioner. Med henblik herpå skal medlemsstaterne navnlig prioritere inspektion af skibe med højrisikoprofil.
- (12) Sådanne nye inspektionsregler bør indarbejdes i Fællesskabets havnestatskontrollsystem, så snart de forskellige aspekter heraf er nærmere fastlagt, på grundlag af en ordning med deling af inspektionerne, hvorved hver medlemsstat yder et rimeligt bidrag til opfyldelsen af Fællesskabets mål om et omfattende inspektionssystem, og således at inspektionsbyrden fordeles ligeligt mellem medlemsstaterne. Denne ordning for fordeling af inspektionsbyrden bør evalueres under hensyntagen til erfaringerne med anvendelsen af det nye havnestatskontrollsystem med henblik på at forbedre dets effektivitet. Endvidere bør medlemsstaterne ansætte og råde over det fornødne personale, herunder kvalificerede skibsinspektører, under hensyn til skibstrafikkens omfang og karakteristika i hver enkelt havn.
- (13) Det inspektionssystem, der indføres ved dette direktiv, tager hensyn til det arbejde, der er gjort inden for rammerne af Paris MOU. Da der skal opnås enighed på fællesskabsplan om enhver udvikling, der er en følge af arbejdet i Paris MOU, inden den finder anvendelse i EU, bør der etableres og opretholdes en tæt koordinering mellem Fællesskabet og Paris MOU for at opnå størst mulig konvergens.
- (14) Kommissionen bør forvalte og ajourføre inspektionsdatabasen i tæt samarbejde med Paris MOU. Inspektionsdatabasen bør indeholde inspektionsdata fra medlemsstaterne og alle de stater, der har undertegnet Paris MOU. Så længe Fællesskabets informationssystem for søfarten, SafeSeaNet, ikke er fuldt operationelt og ikke muliggør en automatisk registrering i inspektionsdatabasen af data vedrørende skibes anløb af havne, bør medlemsstaterne sende Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for at sikre en korrekt overvågning af anvendelsen af dette direktiv, navnlig for så vidt angår skibenes bevægelser. På grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne indsender, bør Kommissionen fra inspektionsdatabasen udtrække data om skibenes risikoprofil, om skibe, der skal inspiceres, og om skibenes bevægelser og bør beregne hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser. Inspektionsdatabasen bør også kunne samkøres med andre EF-databaser om sikkerhed til søs.
- (15) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at gennemgå den metode, der bruges til at beregne den hvide, den grå og den sorte liste over flagstater inden for rammerne af Paris MOU, for at sikre, at den er retfærdig, især med hensyn til den måde, den behandler flagstater med små flåder.
- (16) Reglerne og procedurerne for havnestatskontrolinspektion, herunder kriterier for tilbageholdelse af skibe, bør harmoniseres for at sikre ensartet effektivitet i alle havne og på alle ankerpladser, hvilket også drastisk vil reducere muligheden for at vælge bestemte anløbshavne for at slippe uden om effektiv kontrol.
- (17) Periodiske og yderligere inspektioner bør omfatte en undersøgelse af på forhånd definerede områder for hvert skib, som vil variere afhængigt af skibstypen, inspektionstypen og resultaterne af den tidligere havnestatskontrol. Inspektionsdatabasen bør rumme elementer, hvormed der kan udpeges risikoområder, som skal kontrolleres ved hver inspektion.
- (18) Visse skibskategorier udgør en stor ulykkes- eller forureningsrisiko, når de har nået en vis alder, og de bør derfor underkastes en udvidet inspektion. De nærmere bestemmelser om en sådan udvidet inspektion bør fastlægges.
- (19) Under det inspektionssystem, der indføres ved dette direktiv, afhænger intervallerne mellem de periodiske inspektioner på skibe af disses risikoprofil, som er baseret på en række generiske og historiske parametre. For højrisikoskibe bør intervallet ikke overstige seks måneder.
- (20) Med henblik på at forsyne de kompetente havnestatskontrolmyndigheder med oplysninger om skibe i havn eller på ankerpladser fremsender havnemyndigheder eller -instanser eller de myndigheder eller instanser, der er udpeget til det, meddelelse om skibes ankomst, så vidt muligt så snart de modtages.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

- (21) Nogle skibe udgør en klar risiko for sikkerheden til søs og for havmiljøet på grund af deres ringe tilstand, flagstatens præstationer og deres fortid. Det er derfor legitimt, at Fællesskabet sørger for, at sådanne skibe ikke får adgang til medlemsstaternes havne og ankerpladser. Forbudet mod adgang bør stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og kan medføre et permanent forbud mod adgang, hvis skibets operatør vedvarende undlader at afhjælpe fejl og mangler på trods af gentagne forbud mod adgang og tilbageholdelser i havne og ankerpladser i Fællesskabet. Et tredje forbud mod adgang bør kun kunne hæves under forudsætning af opfyldelse af en række betingelser, der har til formål at sikre, at det pågældende skib kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare, og som navnlig vedrører skibets flagstat og rederi. I modsat fald bør skibet permanent forbydes adgang til medlemsstaternes havne og ankerpladser. Enhver efterfølgende tilbageholdelse af det pågældende skib bør under alle omstændigheder medføre et permanent forbud mod adgang til medlemsstaternes havne og ankerpladser. Listen over skibe, som er blevet nægtet adgang til havne og ankerpladser i Fællesskabet, bør offentliggøres af hensyn til gennemsigtigheden.
- (22) For at begrænse byrden ved gentagne inspektioner for visse myndigheder og rederier, bør syn, som en værstsstat, der ikke er fartøjets flagstat, foretager af ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i henhold til 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⁽¹⁾, og som mindst omfatter alle punkter i en udvidet inspektion, tages med i betragtning ved beregningen af skibets risikoprofil, intervallerne mellem inspektionerne og hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelse. Kommissionen bør endvidere undersøge, om det vil være hensigtsmæssigt fremtidigt at ændre direktiv 1999/35/EF med henblik på at højne sikkerhedsniveauet for drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer til og fra medlemsstaternes havne.
- (23) Fejl og mangler, som skyldes, at relevante konventioner ikke overholdes, bør afhjælpes. Skibe, hvor det er påkrævet at afhjælpe fejl og mangler, bør, når de konstaterede fejl og mangler udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, tilbageholdes, indtil disse fejl og mangler er afhjulpet.
- (24) Der bør være adgang til at klage over myndighedernes afgørelser om tilbageholdelse for at undgå urimelige afgørelser, som kan give anledning til unødvendig tilbageholdelse og forsinkelse. Medlemsstaterne bør samarbejde med henblik på at sikre, at klager behandles inden for en rimelig frist i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.
- (25) Myndigheder og skibsinspektører, der deltager i havnestatskontrol, bør ikke befinde sig i en interessekonflikt i forhold til inspektionshavnen eller de inspicerede skibe eller dermed forbundne interesser. Skibsinspektører bør have relevante kvalifikationer og bør efteruddannes for at vedligeholde og forbedre deres kompetence inden for inspektion. Medlemsstaterne bør samarbejde om at udvikle og fremme en harmoniseret fællesskabsordning for skibsinspektørers efteruddannelse og evalueringen af disses kompetencer.
- (26) Lodser og havnemyndigheder eller -instanser bør have mulighed for at give nyttige oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder konstateret om bord på skibe.
- (27) Klager fra personer, der har en berettiget interesse i leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, bør gøres til genstand for undersøgelser. Klageren bør informeres om, hvilke foranstaltninger der er truffet i anledning af klagen.
- (28) Det er nødvendigt, at medlemsstaternes myndigheder og andre myndigheder eller organisationer samarbejder indbyrdes for at sikre en effektiv opfølgning over for skibe med fejl og mangler, der har fået tilladelse til at sejle videre, og for at udveksle oplysninger om skibe i havn.
- (29) Da inspektionsdatabasen er en vigtig del af havnestatskontrollen, bør medlemsstaterne sikre, at den ajourføres under hensyn til fællesskabskravene.
- (30) Offentliggørelse af oplysninger om skibe og deres operatører eller rederier, som ikke overholder de internationale standarder for sikkerhed, sundhed og beskyttelse af havmiljøet, hvor der tages hensyn til størrelsen af rederiernes flåde, kan være et effektivt middel til at afholde befragtere fra at benytte disse skibe og en tilskyndelse til rederne til at bringe forholdene i orden. For så vidt angår de oplysninger, der skal stilles til rådighed, bør Kommissionen etablere et tæt samarbejde med Paris MOU og tage hensyn til alle de offentliggjorte oplysninger for at undgå unødigt dobbeltarbejde. Medlemsstaterne bør kun skulle afgive de relevante oplysninger en gang.
- (31) Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som gør tilbageholdelse af skibe berettiget, herunder udgifter til ophævelse af et adgangsforbud, bør afholdes af rederen eller operatøren.

(¹) EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

- (32) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette 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 Kommissionen ⁽¹⁾.
- (33) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv for at gennemføre efterfølgende ændringer af konventioner, internationale kodekser og resolutioner i forbindelse hermed og for at fastlægge gennemførelsesbestemmelser for artikel 8 og 10. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (34) Målene for dette direktiv, nemlig at begrænse sejladsen med skibe, der ikke overholder standarderne, i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion gennem en forbedring af Fællesskabets inspektionssystem for søgående skibe og udvikling af muligheder for en forebyggende indsats inden for havforurening, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (35) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning bør begrænses til de bestemmelser, der udgør en materiel ændring af direktiv 95/21/EF. Forpligtelsen til at gennemføre de uændrede bestemmelser følger af nævnte direktiv.
- (36) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.
- (37) Fristen for gennemførelse af det havnestatskontrolsystem, der indføres ved dette direktiv, bør være den samme for alle medlemsstater. Kommissionen bør i den forbindelse sørge for iværksættelse af de nødvendige forberedende foranstaltninger, herunder prøvekørsel af inspektionsdatabasen og tilbud om uddannelse af inspektører.
- (38) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽²⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne sammenligningstabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem nærværende direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (39) For ikke at pålægge indlandsstater urimeligt store administrative byrder bør sådanne medlemsstater undtages fra bestemmelserne i dette direktiv i en bagatelregel, hvilket indebærer, at sådanne medlemsstater ikke skal gennemføre dette direktiv, så længe de opfylder visse kriterier.
- (40) For at tage hensyn til den omstændighed, at de franske oversøiske departementer hører til et andet geografisk område, i vid udstrækning er parter i andre regionale havnestatskontrolmemoranda end Paris MOU og har meget begrænsede trafikstrømme med det europæiske fastland, bør den pågældende medlemsstat have tilladelse til at udelukke disse havne fra den havnestatskontrolordning, der gælder i Fællesskabet —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med skibe, der ikke lever op til standarderne; dette skal ske ved:

- a) at forbedre overholdelsen af international lovgivning og af relevant fællesskabslovgivning om sikkerhed til søs, om maritim sikring, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, uanset hvilket flag de fører
- b) at opstille fælles kriterier for havnestatskontrol med skibe og at harmonisere procedurerne for inspektion og tilbageholdelse med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU
- c) at gennemføre en havnestatskontrolordning i Fællesskabet, som er baseret på de inspektioner, der foretages i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, med det formål at inspicere alle skibe med en hyppighed, der er afhængig af deres risikoprofil, således at skibe, der frembyder en højere risiko, underkastes en mere detaljeret og hyppigere inspektion.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »konventioner«: følgende konventioner samt protokoller og ændringer hertil og tilhørende koder af bindende karakter i den gældende affattelse:
 - a) den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 66)
 - b) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas 74)
 - c) den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978 (Marpol 73/78)
 - d) den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW 78/95)
 - e) konventionen af 1972 om internationale søvejsregler (Colreg 72)
 - f) den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (ITC 69)
 - g) konventionen af 1976 om minimumsnormer i handels-skibe (ILO nr. 147)
 - h) den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening (CLC 92)
- 2) »Paris MOU«: Paris-memorandummet om havnestatskontrol, undertegnet i Paris den 26. januar 1982, i den gældende affattelse
- 3) »Regler og procedurer for IMO-medlemsstaternes frivillige auditorning«: IMO-forsamlingens resolution A.974 (24)
- 4) »Paris MOU-region«: det geografiske område, hvor de stater, der har undertegnet Paris MOU, foretager inspektioner inden for rammerne af Paris MOU
- 5) »skib«: ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens
- 6) »grænseflade mellem skib og havn«: det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart inddrages i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser
- 7) »skib på en ankerplads«: et skib i havn eller i et andet område inden for en havns jurisdiktion, men ikke ved kaj, som indgår i en grænseflade mellem skib og havn
- 8) »skibsinspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndigheder til at udføre havnestatskontrolinspektion, og som hører ind under disse myndigheder
- 9) »kompetent myndighed«: en søfartsmyndighed med ansvar for havnestatskontrol i henhold til dette direktiv
- 10) »natperiode«: et tidsrum på mindst syv timer, som fastsat ved national lovgivning, der under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem 24.00 og 05.00
- 11) »indledende inspektion«: en skibsinspektørs besøg om bord på et skib for at udføre kontrol af, at de relevante konventioner og bestemmelser er overholdt, herunder som minimum den kontrol, der kræves ifølge artikel 13, nr. 1)
- 12) »mere detaljeret inspektion«: en inspektion, hvorunder skibet, dets udrustning og besætning som helhed, eller efter omstændighederne dele deraf, i de tilfælde, der er nævnt i artikel 13, nr. 3), underkastes en grundig undersøgelse, som omfatter skibets konstruktion, udrustning, bemanning, leve- og arbejdsvilkår samt overholdelse af driftsprocedurer om bord
- 13) »udvidet inspektion«: en inspektion, der som minimum omfatter forholdene i bilag VII. En udvidet inspektion kan omfatte en mere detaljeret inspektion, når der foreligger begrundet mistanke i henhold til artikel 13, nr. 3)
- 14) »klage«: enhver oplysning eller indberetning forelagt af enhver person eller organisation med legitim interesse i skibets sikkerhed, herunder interesse i besætningsmedlemmers sikkerhed og sundhed, leve- og arbejdsvilkår om bord og forebyggelse af forurening
- 15) »tilbageholdelse«: et officielt forbud mod, at et skib afsejler som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt

- 16) »adgangsforbud«: en afgørelse udstedt til skibsføreren, til det ansvarlige rederi og til flagstaten, hvori det meddeles, at skibet vil blive nægtet adgang til alle Fællesskabets havne og ankerpladser
- 17) »afbrydelse af en operation«: et officielt forbud mod, at et skib fortsætter en operation som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør en fortsættelse af operationen uforvarselig
- 18) »rederi«: ejeren af skibet eller en anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)
- 19) »anerkendt organisation«: et klassifikationselskab eller en anden privat instans, der udfører myndighedsopgaver på vegne af en flagstats administration
- 20) »myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med konventioner
- 21) »klassificeringscertifikat«: et dokument, der bekræfter overensstemmelsen med Solas 74, kapitel II-1, Del A-1, regel 3-1
- 22) »inspektionsdatabase«: det informationssystem, der bidrager til gennemførelse af havnestatskontrollsystemet i Fællesskabet og vedrører data om de inspektioner, der foretages i Fællesskabet og Paris MOU-regionen.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for ethvert skib, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, med henblik på at indgå i en grænseflade mellem skib og havn, og dets besætning.

Frankrig kan beslutte, at havne og ankerpladser, der er omfattet af dette stykke, ikke omfatter havne og ankerpladser i de oversøiske departementer, der er omhandlet i traktatens artikel 299, stk. 2.

Hvis en medlemsstat foretager en inspektion af et skib, der befinder sig i farvande under dens jurisdiktion, men som ikke er i havn, betragtes inspektionen som en inspektion i dette direktivs forstand.

Intet i denne artikel berører en medlemsstats ret til indgriben i henhold til de relevante konventioner.

Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % skibe, der er omfattet af dette direktiv, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv.

Medlemsstater, der ikke har søhavne, giver senest på datoen for direktivets gennemførelse Kommissionen meddelelse om det samlede antal fartøjer og antallet af skibe, der anløb deres havne i løbet af ovennævnte treårsperiode, og underretter Kommissionen om enhver væsentlig ændring af ovennævnte tal.

2. For skibe med bruttotonnage under 500 anvender medlemsstaterne de krav i en relevant konvention, som gælder for disse skibe, og i den udstrækning en konvention ikke gælder for dem, træffer de de foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at sikre, at disse skibe ikke udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø. Ved anvendelsen af dette stykke lader medlemsstaterne sig lede af bilag 1 til Paris MOU.

3. Ved inspektion af et skib, hvis flagstat ikke er part i en konvention, sørger medlemsstaterne for, at dette skib og dets besætning ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen.

4. Dette direktiv gælder ikke for fiskerfartøjer, krigsskibe, marinehjelpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, statskibe, der anvendes til ikke-erhvervs-mæssige formål, og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervs-mæssigt.

Artikel 4

Inspektionsbeføjelser

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at være juridisk beføjet til at udføre de i dette direktiv omhandlede inspektioner om bord på udenlandske skibe i overensstemmelse med international ret.

2. Medlemsstaterne skal råde over passende kompetente myndigheder ved at tilknytte eller eventuelt ansætte det fornødne personale, navnlig kvalificerede skibsinspektører, og medlemsstaterne iværksætter de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at inspektørerne udfører deres opgaver som fastlagt i dette direktiv, og navnlig at de er til rådighed for at gennemføre inspektioner i overensstemmelse med dette direktiv.

Artikel 5

Inspektionssystem og de årlige forpligtelser til inspektion

1. Medlemsstaterne foretager inspektioner i overensstemmelse med den udvælgelsesordning, der er omhandlet i artikel 12, og bestemmelserne i bilag I.
2. Med henblik på at overholde sin årlige inspektionsforpligtelse skal hver medlemsstat
 - a) inspicere alle prioritet I-skibe som omhandlet i artikel 12, litra a), der anløber dens havne og ankerpladser, og
 - b) foretage et årligt antal inspektioner af prioritet I- og prioritet II-skibe som omhandlet i artikel 12, litra a) og b), der mindst svarer til dens andel af det samlede årlige antal inspektioner, der skal udføres i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen. Hver enkelt medlemsstats inspektionsandel fastsættes på grundlag af antallet af individuelle skibe, der anløber den pågældende medlemsstats havne, i forhold til det samlede antal individuelle skibe, der anløber havne i hver stat i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen.
3. Ved beregningen af den i stk. 2, litra b), omhandlede andel af det samlede antal inspektioner, der skal foretages om året i Fællesskabet og i Paris MOU-regionen, medregnes skibe på ankerpladser ikke, medmindre den pågældende medlemsstat har præciseret andet.

Artikel 6

Regler for opfyldelse af inspektionsforpligtelsen

En medlemsstat, der ikke foretager de inspektioner, der kræves i artikel 5, stk. 2, litra a), anses for at have opfyldt sin forpligtelse i henhold til nævnte bestemmelse, hvis de manglende inspektioner ikke overstiger

- a) 5 % af det samlede antal prioritet I-skibe med højrisikoprofil, der anløber dens havne og ankerpladser
- b) 10 % af det samlede antal prioritet I-skibe, bortset fra skibe med høj risikoprofil, der anløber dens havne og ankerpladser.

Uanset procentsatserne i litra a) og b) skal medlemsstaterne prioritere inspektion af skibe, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Fællesskabet.

Hvad angår prioritet I-skibe, der anløber ankerpladser, skal medlemsstaterne, uanset procentsatserne i litra a) og b), prioritere inspektion af skibe med højrisikoprofil, der ifølge oplysningerne i inspektionsdatabasen ikke ret hyppigt anløber havne i Fællesskabet.

Artikel 7

Ligelig fordeling af inspektionsandele inden for Fællesskabet

1. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber havne og ankerpladser, overstiger dennes årlige inspektionsforpligtelse i henhold til artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt sin forpligtelse, hvis et antal inspektioner af prioritet I-skibe foretaget af medlemsstaten mindst svarer til dens inspektionsandel, og hvis medlemsstaten ikke forbigår mere end 30 % af det samlede antal prioritet I-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.
2. En medlemsstat, i hvilken det samlede antal prioritet I- og prioritet II-skibe, der anløber havne og ankerpladser, er mindre end den inspektionsandel, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra b), anses for at have opfyldt denne forpligtelse, hvis medlemsstaten foretager de inspektioner af prioritet I-skibe, der er krævet i artikel 5, stk. 2, litra a), og inspektion af mindst 85 % af de prioritet II-skibe, der anløber dens havne og ankerpladser.

3. Kommissionen undersøger i forbindelse med den evaluering, der er omhandlet i artikel 35, følgerne af denne artikel for inspektionsforpligtelserne under hensyntagen til den ekspertise og erfaring, der opnås inden for Fællesskabet og Paris MOU. Evalueringen skal tage hensyn til målet om inspektion af alle skibe, der anløber havne og ankerpladser i Fællesskabet. Kommissionen foreslår om nødvendigt supplerende foranstaltninger med henblik på at forbedre effektiviteten af det inspektionssystem, der anvendes i Fællesskabet, og om nødvendigt en ny evaluering af denne artikels virkninger på et senere tidspunkt.

Artikel 8

Udsættelse af inspektioner og særlige situationer

1. En medlemsstat kan beslutte at udsætte inspektionen af et prioritet I-skib i følgende situationer:
 - a) hvis inspektionen foretages ved skibets næste anløb af en havn i samme medlemsstat, forudsat at skibet ikke anløber andre havne i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen i mellemtiden, og udsættelsen ikke er på mere end 15 dage, eller
 - b) hvis inspektionen inden 15 dage kan foretages i en anden anløbshavn i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen, forudsat at den stat, hvor den pågældende anløbshavn er beliggende, på forhånd har accepteret at foretage inspektionen.

Hvis en inspektion udsættes i overensstemmelse med litra a) eller b) og registreres i inspektionsdatabasen, tæller en forbigået inspektion ikke med som en forbigået inspektion for de medlemsstater, der udsatte inspektionen.

Et prioritet I-skib, der ikke er genstand for en inspektion, fritages ikke for inspektion i den næste havn, skibet anløber i Fællesskabet, som fastsat i dette direktiv.

2. I følgende særlige situationer betragtes en inspektion, der af operationelle grunde ikke er foretaget på et prioritet I-skib, ikke som en forbigået inspektion, forudsat at årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, og at:

- a) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, eller
- b) skibet kun anløber havnen i natperioden. I dette tilfælde træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, der regelmæssigt anløber havnen i natperioden, inspiceres på passende vis.

3. Hvis en inspektion ikke foretages på et skib, der ligger på en ankerplads, betragtes dette ikke som en forbigået inspektion, såfremt:

- a) skibet inden 15 dage inspiceres i en anden havn eller på en anden ankerplads i Fællesskabet eller Paris MOU-regionen i overensstemmelse med bilag I, eller
- b) skibet kun anløber havn i natperioden eller i for kort tid til, at inspektionen kan foretages på tilfredsstillende vis, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen, eller
- c) det efter den kompetente myndigheds vurdering ville indebære risiko for inspektørernes, skibets, besætningens eller havnens sikkerhed eller for havmiljøet at foretage inspektionen, og årsagen til forbigåelsen er registreret i inspektionsdatabasen.

4. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, og som vedrører reglerne for gennemførelse af denne artikel, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 31, stk. 3.

Artikel 9

Anmeldelse af skibes ankomst

1. Operatøren, dennes repræsentant eller føreren af et skib, der i henhold til artikel 14 kan gøres til genstand for en udvidet inspektion, og som anløber en havn eller ankerplads i en medlemsstat, anmelder dets ankomst i overensstemmelse med bilag III.

2. Ved modtagelsen af den anmeldelse, der er omhandlet i stk. 1 og i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet ⁽¹⁾, videresender havnemyndigheden eller -instansen eller den myndighed eller instans, der er udpeget til det, disse oplysninger til den kompetente myndighed.

3. Al kommunikation omhandlet i denne artikel skal, når det er muligt, ske elektronisk.

4. De procedurer og formater, som medlemsstaterne opstiller i forbindelse med bilag III til dette direktiv, skal opfylde de relevante bestemmelser i direktiv 2002/59/EF med hensyn til skibes anmeldelser.

Artikel 10

Skibes risikoprofil

1. Alle skibe, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, tildeles i inspektionsdatabasen en skibsriskoprofil, der er afgørende for deres respektive prioritering med hensyn til inspektion, intervallerne mellem inspektionerne og omfanget af inspektionerne.

2. Et skibs risikoprofil fastlægges ved at kombinere følgende generiske og historiske risikoparametre:

- a) Generiske parametre

Generiske parametre baseres på skibstype, alder, flagstat, involverede anerkendte organisationer og rederiets præstationer i overensstemmelse med bilag I, punkt I.1, og bilag II.

- b) Historiske parametre

Historiske parametre baseres på antallet af fejl og mangler og tilbageholdelser i en given periode i overensstemmelse med bilag I, punkt I.2, og bilag II.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, og som vedrører reglerne for gennemførelse af denne artikel, særlig med hensyn til:

- a) flagstatskriterierne
- b) kriterierne om rederiets præstationer

vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 31, stk. 3, og på grundlag af ekspertisen i Paris MOU.

Artikel 11

Inspektionernes hyppighed

Skibe, der anløber Fællesskabets havne eller ankerpladser, skal underkastes periodiske inspektioner eller følgende yderligere inspektioner:

- a) Skibe underkastes periodiske inspektioner med på forhånd fastsatte intervaller, der afhænger af skibets risikoprofil, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del I. Intervallet mellem skibenes periodiske inspektioner forlænges, når risikoen aftager. For højriskoskibe overstiger dette interval ikke seks måneder.
- b) Skibe underkastes følgende yderligere inspektioner, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion:
 - Den kompetente myndighed sikrer, at skibe, for hvilke topprioriteringsfaktorerne i bilag I, del II, punkt 2A, gør sig gældende, inspiceres.
 - Skibe, for hvilke de uventede faktorer i bilag I, del II, punkt 2B, gør sig gældende, kan inspiceres. Det overlades til den kompetente myndigheds faglige skøn, om en sådan yderligere inspektion skal foretages.

Artikel 12

Udvælgelse af de skibe, der skal inspiceres

Den kompetente myndighed sikrer, at skibene udvælges til inspektion på grundlag af deres risikoprofil, som omhandlet i bilag I, del I, samt når topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende jf. bilag I, del II, punkt 2A og 2B.

Med henblik på inspektionen af skibe

- a) udvælger den kompetente myndighed de skibe, der skal have en obligatorisk inspektion, de såkaldte »prioritet I-skibe«, i overensstemmelse med den udvælgelsesordning, der er beskrevet i bilag I, del II, punkt 3A

- b) kan den kompetente myndighed udvælge skibe, der kan underkastes inspektion, de såkaldte »prioritet II-skibe«, i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3B.

Artikel 13

Indledende inspektion og mere detaljerede inspektioner

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

- 1) Myndighederne sørger i forbindelse med hver indledende inspektion af et skib for, at skibsinspektøren som et minimum:
 - a) kontrollerer de certifikater og dokumenter opført i bilag IV, der skal foreligge om bord i henhold til Fællesskabets maritime lovgivning og konventioner om sikkerhed og sikring
 - b) kontrollerer, om udestående fejl og mangler, som er konstateret ved tidligere inspektioner, som blev foretaget af en medlemsstat eller af en stat, der har undertegnet Paris MOU, er blevet udbedret
 - c) forvisser sig om, at skibets generelle tilstand, inklusive hygiejnen, er tilfredsstillende, herunder maskinrum og opholdsrum.
- 2) Når der ved en inspektion som omhandlet i nr. 1) i inspektionsdatabasen er registreret fejl og mangler, der skal udbedres i næste anløbshavn, kan den kompetente myndighed i den pågældende næste havn beslutte ikke at foretage den kontrol, der er omhandlet i nr. 1), litra a) og c).
- 3) Der skal udføres en mere detaljeret inspektion, som omfatter yderligere kontrol af overholdelsen af de driftsmæssige krav om bord, når der efter den i nr. 1) omhandlede inspektion er begrundet mistanke om, at skibets besætning eller den tilstand, skibet eller dets udrustning befinder sig i, ikke i alt væsentligt opfylder de relevante krav i en konvention.

Der er begrundet mistanke, hvis skibsinspektøren finder konkrete beviser, som efter hans faglige skøn gør en mere detaljeret inspektion af skibet, dets udrustning eller dets besætning berettiget.

Bilag V indeholder eksempler på begrundet mistanke.

Artikel 14

Udvidede inspektioner

1. Følgende skibskategorier kan underkastes en udvidet inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A og 3B:

- skibe med højrisikoprofil
- passagerskibe, olietankskibe, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, som er over 12 år gamle
- skibe med højrisikoprofil eller passagerskibe, olietankskibe, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, som er over 12 år gamle, i tilfælde af topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer
- skibe, der underkastes fornyet inspektion efter et adgangsforbud udstedt i henhold til artikel 16.

2. Rederen eller føreren af skibet sørger for, at der er afsat tilstrækkelig tid i fartplanen til, at den udvidede inspektion kan gennemføres.

Medmindre andet fremgår af de kontrolforanstaltninger, der kræves af hensyn til sikringen, skal sådanne skibe blive i havnen eller ved ankerpladsen, indtil inspektionen er afsluttet.

3. Ved modtagelsen af en forudgående anmeldelse fra et skib, der kan underkastes en udvidet periodisk inspektion, skal den kompetente myndighed underrette skibet, hvis der ikke vil blive gennemført en udvidet inspektion.

4. Det er fastsat i bilag VII, hvad en udvidet inspektion omfatter, herunder også hvilke risikoområder der er omfattet. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 31, stk. 2, foranstaltninger til gennemførelse af bilag VII.

Artikel 15

Retningslinjer og procedurer vedrørende sikkerhed til søs

1. Medlemsstaterne sikrer, at deres inspektører følger procedurerne og retningslinjerne i bilag VI.

2. For så vidt angår sikringskontrol anvender medlemsstaterne de relevante procedurer i bilag VI til dette direktiv på alle de skibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, 2 og 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004⁽¹⁾, som anløber deres havne og ankerpladser, medmindre de fører den havnstats flag, hvor inspektionen finder sted.

3. Bestemmelserne i artikel 14 i dette direktiv om udvidet inspektion finder anvendelse på ro-ro-færger og på højhastig-

hedspassagerfartøjer, som omhandlet i artikel 2, litra a) og b), i direktiv 1999/35/EF.

Når et skib er synet i overensstemmelse med artikel 6 og 8 i direktiv 1999/35/EF af en værstsstat, der ikke er skibets flagstat, registreres et sådant specifikt syn som en mere detaljeret eller en udvidet inspektion, alt efter tilfældet, i inspektionsdatabasen, og der tages hensyn hertil i forbindelse med artikel 10, 11 og 12 i dette direktiv samt ved beregningen af, om de enkelte medlemsstater har opfyldt deres inspektionsforpligtelser for så vidt som alle punkterne i bilag VII til dette direktiv er dækket.

Medmindre der er nedlagt forbud mod drift af en ro-ro-færg eller et højhastighedspassagerfartøj i henhold til artikel 10 i direktiv 1999/35/EF, finder bestemmelserne i dette direktiv anvendelse for så vidt angår udbedring af fejl og mangler, tilbageholdelse, adgangsforbud, opfølgning af inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud, alt efter tilfældet.

4. Om nødvendigt kan Kommissionen efter proceduren i artikel 31, stk. 2, vedtage regler for den harmoniserede gennemførelse af stk. 1 og 2.

Artikel 16

Foranstaltninger til adgangsforbud for bestemte skibe

1. En medlemsstat sikrer, at ethvert skib, der

- fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den sorte liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt eller har fået udstedt forbud mod sejlads i henhold til direktiv 1999/35/EF i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller

- fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den grå liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt eller har fået udstedt forbud mod sejlads i henhold til direktiv 1999/35/EF i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU

forbydes adgang til dens havne og ankerpladser, bortset fra de situationer, der er beskrevet i artikel 21, stk. 6.

⁽¹⁾ EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

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

2. Adgangsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra udstedelsen af forbuddet, og først når betingelserne i punkt 3-9 i bilag VIII er opfyldt.

Får skibet pålagt et yderligere adgangsforbud, skal perioden være 12 måneder.

3. Enhver senere tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i Fællesskabet medfører, at skibet får adgangsforbud til alle havne og ankerpladser i Fællesskabet. Dette tredje adgangsforbud kan ophæves efter en periode på 24 måneder fra udstedelsen af forbuddet, men kun såfremt:

- skibet fører flag fra en stat, der hverken er opført på den sorte eller den grå liste, der omhandles i stk. 1
- skibets lovpligtige certifikater og klassifikationscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (omarbejdning)⁽¹⁾
- skibet administreres af et rederi med høj præstation i henhold til bilag I, del I, punkt 1, og
- betingelserne i punkt 3-9 i bilag VIII er opfyldt.

Skibe, der 24 måneder efter udstedelsen af et forbud ikke opfylder kravene i dette stykke, forbydes permanent adgang til alle Fællesskabets havne og ankerpladser.

4. Efter det tredje adgangsforbud skal enhver efterfølgende tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i Fællesskabet medføre, at skibet permanent forbydes adgang til alle havne og ankerpladser i Fællesskabet.

5. Medlemsstaterne handler med henblik på gennemførelsen af denne artikel i overensstemmelse med procedurerne i bilag VIII.

Artikel 17

Inspektionsrapport til skibsføreren

Så snart en inspektion, en mere detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, udarbejder skibsinspektøren en

⁽¹⁾ Se side 11 i denne EUT.

rapport i overensstemmelse med bilag IX. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren.

Artikel 18

Klager

Alle klager skal gøres til genstand for en hurtig indledende vurdering af den kompetente myndighed. Denne vurdering skal gøre det muligt at fastslå, om en klage er velbegrundet.

Er dette tilfældet, behandler den kompetente myndighed klagen på behørig vis, især med henblik på at sikre personer, der er direkte berørt af klagen, mulighed for at tilkendegive deres holdning.

Hvis den kompetente myndighed anser klagen for åbenbart ubegrundet, meddeler den klageren sin afgørelse og begrundelsen herfor.

Klagerens identitet må ikke afsløres over for skibets fører eller reder. Skibsinspektøren sikrer fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer.

Medlemsstaterne giver flagstatens administration meddelelse om klager, der ikke er åbenbart ubegrundede, og om trufne opfølgingsforanstaltninger, om fornødent med kopi til Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

Artikel 19

Udbedring og tilbageholdelse

1. Det skal over for myndighederne godtgøres, at fejl og mangler, der er blevet bekræftet eller konstateret ved inspektion, er eller vil blive udbedret i overensstemmelse med konventionerne.

2. Når fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed, sundhed eller miljø, sikrer den kompetente myndighed i den havnestat, hvor skibet blev inspiceret, at skibet tilbageholdes, eller at den operation, i forbindelse med hvilken fejlene og manglerne blev konstateret, afbrydes. Tilbageholdelsen eller afbrydelsen af en operation ophæves ikke, før faren er afværget, eller før myndighederne fastslår, at skibet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle, eller at operationen kan genoptages, uden at der er risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden at der er risiko for andre skibe, og uden at skibet eller operationen udgør nogen uforholdsmæssig trussel om skade på havmiljøet.

3. Når skibsinspektøren på baggrund af sit faglige skøn afgør, om et skib skal tilbageholdes, skal han anvende kriterierne i bilag X.

4. Viser det sig i forbindelse med inspektionen, at skibet ikke er udstyret med fungerende udstyr til optegnelse af rejsedata, og et sådant udstyr er obligatorisk i henhold til direktiv 2002/59/EF, sørger den kompetente myndighed for, at skibet tilbageholdes.

Kan sådanne fejl eller mangler, der er årsagen til tilbageholdelsen, ikke umiddelbart afhjælpes i den havn, hvor tilbageholdelsen finder sted, kan den kompetente myndighed enten tillade, at skibet fortsætter til det egnede reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og hvor fejlene eller manglerne umiddelbart kan afhjælpes, eller kræve, at fejlene eller manglerne afhjælpes inden for maksimalt 30 dage i overensstemmelse med de retningslinjer, der er opstillet under Paris MOU. I den forbindelse finder procedureerne i artikel 21 anvendelse.

5. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et skibs generelle tilstand ikke opfylder internationale standarder, kan myndighederne udsætte inspektionen af skibet, indtil de ansvarlige parter tager de nødvendige skridt til at sikre, at skibet opfylder de relevante konventionskrav.

6. I tilfælde af tilbageholdelse skal myndighederne straks skriftligt og ved samtidig fremsendelse af inspektionsrapporten underrette flagstatsadministrationen eller, hvis dette ikke er muligt, konsulen eller i dennes fravær den nærmeste diplomatiske repræsentant for nævnte stat, om alle de forhold, der lå til grund for indgrebet. Endvidere skal de bemyndigede skibsinspektører eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af klassificeringscertifikater eller myndighedscertifikater i overensstemmelse med konventionerne, også underrettes, når det er relevant.

7. Dette direktiv berører ikke supplerende krav i konventionerne om procedurer for underretning og indberetning vedrørende havnestatskontrol.

8. Under udøvelsen af havnestatskontrol i henhold til dette direktiv sættes alt ind på at undgå, at et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes. Hvis et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes, har rederen eller operatøren krav på erstatning for ethvert lidt tab eller skade. I tilfælde af påstået unødvendig tilbageholdelse eller forsinkelse har skibets reder eller operatør bevisbyrden.

9. For at undgå ophobning af skibe i en havn kan den kompetente myndighed tillade, at et tilbageholdt skib manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om tilbageholdelse eller ophævelse af tilbageholdelse.

Havnemyndighederne eller -instanser samarbejder med de kompetente myndigheder om at lette modtagelsen af tilbageholdte skibe.

10. Havnemyndighederne eller -instanser orienteres så hurtigt som muligt, når der er truffet en afgørelse om tilbageholdelse.

Artikel 20

Klageberettigelse

1. Et skibs reder, operatør eller dennes repræsentant i medlemsstaten har ret til at klage over en afgørelse om tilbageholdelse eller adgangsforbud, som den kompetente myndighed har truffet. En klage har ikke opsættende virkning på tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet.

2. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

3. Den kompetente myndighed giver den i stk. 1 omhandlede skibsfører behørig oplysning om klageadgang og om de relevante fremgangsmåder.

4. Når en tilbageholdelse eller et adgangsforbud tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage eller en anmodning fra et skibs reder eller operatør eller dennes repræsentant:

a) sikrer medlemsstaten, at inspektionsdatabasen straks bringes i overensstemmelse hermed

b) sikrer medlemsstaten, hvor tilbageholdelsen eller adgangsforbuddet er udstedt, inden 24 timer efter en sådan afgørelse, at de oplysninger, der er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 26, berigtiges.

Artikel 21

Opfølgning af inspektioner og tilbageholdelse

1. Når de i artikel 19, stk. 2, omhandlede fejl og mangler ikke kan afhjælpes i inspektionshavnen, kan myndighederne i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet uden unødigt forsinkelse sejler videre til det egnede reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor skibet er tilbageholdt, og som kan træffe opfølgende foranstaltninger, efter skibsførerens og de pågældende myndigheds valg, under forudsætning af, at de betingelser, der er fastsat af flagstatens kompetente myndighed og tiltrådt af den pågældende medlemsstat, opfyldes. Betingelserne skal sikre, at skibet kan sejle videre til værftet uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden risiko for andre skibe, og uden at det indebærer nogen urimelig trussel mod havmiljøet.

2. Når grunden til afgørelsen om at sende et skib til reparationsværft er manglende overholdelse af IMO-resolusion A.744 (18) enten med hensyn til skibspapirer eller med hensyn til skibets konstruktionsfejl eller -mangler, kan den kompetente myndighed forlange, at de nødvendige tykkelsesmålinger udføres i havnen, hvor skibet er tilbageholdt, inden skibet får tilladelse til at sejle.

3. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, underretter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor inspektionshavnen er beliggende, den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, de parter, der er nævnt i artikel 19, stk. 6, og alle andre relevante myndigheder, om de betingelser, der er fastsat for sejladsen.

Den kompetente myndighed i en medlemsstat, der modtager en sådan underretning, orienterer de underrettende myndigheder om, hvilke foranstaltninger der er truffet.

4. Medlemsstaterne sørger for, at der nægtes adgang til havne eller ankerpladser i Fællesskabet for de i stk. 1 omhandlede skibe, der afsejler:

- a) uden at opfylde de betingelser, der er fastsat af medlemsstatens kompetente myndighed i inspektionshavnen, eller
- b) der afsejler og nægter at overholde de gældende konventionskrav ved ikke at anløbe det udpegede reparationsværft.

Dette adgangsforbud forbliver i kraft, indtil rederen eller operatøren over for den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, har forelagt fyldestgørende dokumentation for, at skibet fuldt ud opfylder alle gældende konventionskrav.

5. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, litra a), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets fejl og mangler blev konstateret, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

I de tilfælde, der er nævnt i stk. 4, litra b), skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor reparationsværftet er beliggende, omgående gøre de kompetente myndigheder i alle de andre medlemsstater opmærksomme herpå.

Inden medlemsstaten udsteder forbuddet, kan den anmode om konsultationer med administrationen i det berørte skibs flagstat.

6. Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan havnestatens myndigheder i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan

afhjælpes, give anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, på betingelse af at skibets reder, operatør eller skibsføreren har truffet egnede foranstaltninger, som opfylder de krav, som den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen eller ankerpladsen sikkert.

Artikel 22

Skibsinspektørernes faglige kvalifikationer

1. Inspektionen udføres udelukkende af skibsinspektører, som opfylder kvalifikationskriterierne i bilag XI, og som af den kompetente myndighed er bemyndiget til at udføre havnestatskontrol.

2. Hvis havnestatens kompetente myndighed ikke har den nødvendige fagkundskab, kan denne myndigheds skibsinspektører bistås af personer med den nødvendige fagkundskab.

3. Den kompetente myndighed, skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol, og de personer, der bistår dem, må ikke have nogen forretningsmæssig interesse i inspektionshavnen eller i de skibe, der inspiceres; skibsinspektørerne må heller ikke være ansat af eller arbejde for ikke-statslige organisationer, der udsteder myndigheds- og klassifikationscertifikater, eller som udfører de syn, der er nødvendige for at udstede disse skibscertifikater.

4. Hver skibsinspektør skal medbringe et personligt dokument i form af et identitetskort, som er udstedt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med Kommissionens direktiv 96/40/EF af 25. juni 1996 om etablering af en fælles model til et identitetskort for skibsinspektører, der udfører havnestatskontrol⁽¹⁾.

5. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørernes kvalifikationer og deres overholdelse af de minimumskriterier, der er omhandlet i bilag XI, efterprøves, inden de får tilladelse til at udføre inspektioner, og derefter regelmæssigt på baggrund af den uddannelsesordning, der er omhandlet i stk. 7.

6. Medlemsstaterne sikrer, at skibsinspektørerne modtager relevant efteruddannelse i ændringer i det havnestatskontrollsystem, der anvendes i Fællesskabet, og som er fastsat i dette direktiv, og ændringer i konventionerne.

7. I samarbejde med medlemsstaterne udvikler og fremmer Kommissionen en harmoniseret fællesskabsordning for medlemsstaternes efteruddannelse af havnestatskontrolinspektører og evaluering af disses kompetencer.

⁽¹⁾ EFT L 196 af 7.8.1996, s. 8.

Artikel 23

Indberetninger fra lodser og havnemyndigheder

1. Medlemsstaterne træffer egnede foranstaltninger for at sikre, at deres lodser, som bringer skibe til eller fra kajplads, eller som er forhyret på skibe på vej mod en havn i en medlemsstat eller er i transit i en medlemsstat, omgående underretter henholdsvis havnestatens eller kyststatens kompetente myndighed, hvis de under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at skibet har åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden under sejladsen, eller som indebærer risiko for skade på havmiljøet.

2. Hvis havnemyndigheder eller -instanser under udøvelsen af deres normale opgaver bliver opmærksomme på, at et skib i havnen har åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke skibets sikkerhed, eller som udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, underretter de omgående den kompetente myndighed i den pågældende havnestat.

3. Medlemsstaterne pålægger lodser og havnemyndigheder eller -instanser mindst at indberette følgende oplysninger, i elektronisk format, når dette er muligt:

- skibsoplysninger (navn, IMO-identifikationsnummer, kaldesignal og flag)
- sejloplysninger (seneste anløbshavn, bestemmelseshavn)
- beskrivelse af de åbenbare uregelmæssigheder, der er konstateret om bord.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der følges op på åbenbare uregelmæssigheder, som anmeldes af lodser og havnemyndigheder eller -instanser, og skal registrere de nærmere detaljer i de skridt, der er taget.

5. Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 31, stk. 2, træffe foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, herunder et harmoniseret elektronisk format og procedurer for lodser og havnemyndigheders eller -instansers indberetning af åbenbare uregelmæssigheder og af den opfølgning, som medlemsstaterne har foretaget.

Artikel 24

Inspektionsdatabase

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer inspektionsdatabasen med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU.

Inspektionsdatabasen skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af det inspektionssystem, der

indføres ved dette direktiv, og skal indeholde de funktioner, der er nævnt i bilag XII.

2. Medlemsstaterne træffer egnede foranstaltninger til at sikre, at oplysninger om det faktiske ankomst- og afsejlingstidspunkt for alle skibe, der anløber deres havne og ankerpladser, sammen med en angivelse af den pågældende havns identifikationsnavn, overføres til inspektionsdatabasen inden for en rimelig frist ved hjælp af Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem SafeSeaNet som omhandlet i artikel 3, litra s), i direktiv 2002/59/EF. Når medlemsstaterne har overført sådanne oplysninger til inspektionsdatabasen ved hjælp af SafeSeaNet, fritages de fra kravene om fremsendelse af oplysninger i punkt 1.2 og punkt 2, litra a) og b), i bilag XIV til dette direktiv.

3. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der foretages i henhold til dette direktiv, overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udfyldt eller tilbageholdelsen hævet.

Inden 72 timer skal medlemsstaterne sørge for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse.

4. Kommissionen skal på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne overfører, kunne udtrække alle de data fra inspektionsdatabasen, som er relevante for gennemførelsen af dette direktiv, herunder navnlig om skibenes risikoprofil, om skibe, der skal inspiceres, om skibenes bevægelser og om hver enkelt medlemsstats inspektionsforpligtelser.

Medlemsstaterne skal have adgang til alle oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, og som er relevante for gennemførelsen af inspektionsprocedurerne i henhold til dette direktiv.

Medlemsstaterne og tredjelande, der har undertegnet Paris MOU, skal have adgang til alle oplysninger, de har registreret i inspektionsdatabasen, og til oplysninger om skibe, der fører deres flag.

Artikel 25

Udveksling af oplysninger og samarbejde

Hver medlemsstat sikrer, at dens havnemyndigheder eller -instanser og andre udpegede myndigheder eller instanser meddeler den kompetente havnestatskontrolmyndighed følgende oplysninger, som de er i besiddelse af:

- oplysninger meddelt i overensstemmelse med artikel 9 og bilag III

- oplysninger om skibe, der har undladt at indberette en hvilken som helst oplysning, som er krævet i dette direktiv og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe ⁽¹⁾ og direktiv 2002/59/EF samt, hvor det er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004
- oplysninger om skibe, der er afsejlet uden at have opfyldt artikel 7 eller 10 i direktiv 2000/59/EF
- oplysninger om skibe, der har fået afslag på adgang til eller er blevet bortvist fra en havn af sikringsmæssige grunde
- oplysninger om åbenbare uregelmæssigheder i henhold til artikel 23.

Artikel 26

Offentliggørelse af oplysninger

Kommissionen udlægger og ajourfører på et offentligt tilgængeligt websted oplysninger om inspektioner, tilbageholdelser og adgangsforbud i overensstemmelse med bilag XIII, med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU.

Artikel 27

Offentliggørelse af en liste over rederier med et lavt og meget lavt præstationsniveau

Kommissionen udarbejder og offentliggør regelmæssigt på et offentligt tilgængeligt websted oplysninger om rederier, hvis præstationsniveau med hensyn til fastlæggelse af skibets risikoprofil som omhandlet i bilag I, del I, har været anset for lavt eller meget lavt i en periode på tre måneder eller længere.

Kommissionen træffer efter forskriftsproceduren i artikel 31, stk. 2, foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, herunder angivelse af, hvordan offentliggørelsen skal finde sted.

Artikel 28

Godtgørelse af udgifter

1. Hvis der ved inspektion som omhandlet i artikel 13 og 14 bekræftes eller konstateres fejl og mangler i forhold til kravene i en konvention, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget, skal alle udgifter i forbindelse med inspektionen under en sædvanlig regnskabsperiode afholdes af rederen, operatøren eller dennes repræsentant i havnestaten.

2. Alle udgifter i forbindelse med inspektion, som den kompetente myndighed i en medlemsstat udfører i medfør af artikel 16 og artikel 21, stk. 4, opkræves hos skibets reder eller operatør.

3. Såfremt et skib tilbageholdes, oppebæres alle omkostninger ved tilbageholdelsen i havnen af skibets reder eller operatør.

4. Tilbageholdelsen kan ikke ophæves, før fuldstændig betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af udgifterne.

Artikel 29

Oplysninger til overvågning af gennemførelsen

Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag XIV nævnte oplysninger med den i bilaget nævnte hyppighed.

Artikel 30

Overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne og deres indsats

For at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv og overvåge, hvordan Fællesskabets havnestatskontrollsystem generelt fungerer, i overensstemmelse med artikel 2, litra b), nr. i), i forordning (EF) nr. 1406/2002, indsamler Kommissionen de nødvendige oplysninger og aflægger besøg i medlemsstaterne.

Artikel 31

Udvalgsprocedure

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. 2099/2002 ⁽²⁾.

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 tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 32

Ændringsprocedure

Kommissionen skal:

a) tilpasse bilagene, bortset fra bilag I, for at tage hensyn til ikrafttrådte ændringer af fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs og maritim sikring og til konventioner, internationale kodekser og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt af udviklingen i Paris MOU

⁽¹⁾ EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

b) ændre de definitioner, der henviser til konventioner, internationale kodekser og resolutioner og EF-lovgivningen, og som er relevante for dette direktiv.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 31, stk. 3.

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 2, kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 33

Gennemførelsesbestemmelser

Kommissionen skal i forbindelse med udarbejdelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4, artikel 10, stk. 3, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 4, artikel 23, stk. 5, og artikel 27 efter proceduren i artikel 31, stk. 2 og stk. 3, drage særlig omsorg for, at disse bestemmelser tager hensyn til den viden og de erfaringer, der er opnået i kraft af inspektionssystemet i Fællesskabet og Paris MOU-regionen.

Artikel 34

Sanktioner

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

Artikel 35

Evaluering

Kommissionen gennemfører en evaluering af direktivets gennemførelse senest den 30. juni 2012. Evalueringen omfatter en undersøgelse af bl.a. opfyldelsen af den samlede EF-inspektionsforpligtelse i henhold til artikel 5, antallet af havneinspektorer i de enkelte medlemsstater, antallet af gennemførte inspektioner, og om hver medlemsstat har opfyldt sin årlige inspektionsforpligtelse samt af gennemførelsen af artikel 6, 7 og 8.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af denne evaluering og træffer på grundlag af denne evaluering afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt at forelægge forslag om ændring af direktivet eller forslag til yderligere lovgivning på dette område.

Artikel 36

Gennemførelse og meddelelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 31. december 2010 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv.

Medlemsstaterne anvender disse love og bestemmelser fra den 1. januar 2011.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. Medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning og affattelsen af den pågældende oplysning.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

4. Desuden underretter Kommissionen regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene med hensyn til gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne, især med henblik på en ensartet anvendelse af Fællesskabets inspektionssystem.

Artikel 37

Ophævelse

Direktiv 95/21/EF, som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag XV, del A, ophæves med virkning fra den 1. januar 2011, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag XVI til dette direktiv.

Artikel 38

Ikrafttræden

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

Artikel 39

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG I

ELEMENTER I FÆLLESSKABETS SYSTEM FOR HAVNESTATSINSPEKTION

(jf. artikel 5)

Følgende elementer skal indføjes i Fællesskabets system for havnestatsinspektion:

I. Skibes risikoprofil

Et skibs risikoprofil skal fastlægges ved at kombinere følgende generiske og historiske parametre:

1. Generiske parametre

a) Skibstype

Passagerskibe, olie- og kemikalietankskibe, gastankskibe og bulkskibe skal anses for at indebære en højere risiko.

b) Skibets alder

Skibe, der er over 12 år gamle, skal anses for at indebære en højere risiko.

c) Flagstatens præstationer

i) Skibe, hvis flagstat har en høj tilbageholdelsesprocent inden for Fællesskabet og Paris MOU-regionen, anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, hvis flagstat har en lav tilbageholdelsesprocent inden for Fællesskabet og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe fra en flagstat, for hvilken en audit er afsluttet, og for hvilken der, hvis det er relevant, er fremlagt en handlingsplan for at afhjælpe fejl og mangler, som begge er i overensstemmelse med regler og procedurer for IMO-medlemsstaternes frivillige auditorordning, skal anses for at frembyde en lavere risiko. Så snart de foranstaltninger, der henvises til i artikel 10, stk. 3, er vedtaget, skal flagstaten for et sådant skib dokumentere overensstemmelse med koden for implementeringen af bindende IMO-instrumenter.

d) Anerkendte organisationer

i) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer med et lavt eller meget lavt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer med et højt præstationsniveau, hvad angår deres tilbageholdelsesprocenter i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

iii) Skibe, der har fået udstedt certifikater fra anerkendte organisationer i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

e) Rederiets præstationer

i) Skibe fra et rederi med en lav eller meget lav præstation fastlagt ved dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en højere risiko.

ii) Skibe fra et rederi med en høj præstation fastlagt ved dets skibes fejl og mangler samt tilbageholdelsesprocenter i Fællesskabet og Paris MOU-regionen, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

2. Historiske parametre

- i) Skibe, som mere end en gang er tilbageholdt, skal anses for at frembyde en højere risiko.
- ii) Skibe, der under inspektion(er) gennemført i perioden i bilag II har mindre end det antal fejl og mangler, der er omhandlet i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.
- iii) Skibe, som ikke er tilbageholdt i løbet af perioden i bilag II, skal anses for at frembyde en lavere risiko.

Risikoparametrene sammenholdes ved hjælp af en vægtning, der afspejler det enkelte parameters forholdsmæssige indvirkning på skibets samlede risiko for at fastlægge følgende skibsriskoprofiler:

- højrisiko
- standardrisiko
- lavrisiko

Ved fastlæggelsen af disse risikoprofiler lægges der mest vægt på parametrene for skibstype, flagstatens, anerkendte organisationers og rederiernes præstationer.

II. Inspektion af skibe

1. Periodiske inspektioner

Periodiske inspektioner udføres med faste intervaller. Deres hyppighed fastlægges ud fra skibets risikoprofil. Intervallet mellem periodiske inspektioner af skibe i højrisikogruppen må ikke overstige seks måneder. Intervalterne mellem de periodiske inspektioner af skibe i andre risikogrupper skal være længere, jo lavere risikoen er.

Medlemsstaterne udfører periodisk inspektion om bord på:

- alle skibe med en højrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller ankerplads i Fællesskabet eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste seks måneder. Højrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 5. måned
- alle skibe med en standardrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller ankerplads i Fællesskabet eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 12 måneder. Standardrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 10. måned
- alle skibe med en lavrisikoprofil, hvis de ikke er inspiceret i en havn eller ankerplads i Fællesskabet eller i Paris MOU-regionen inden for de seneste 36 måneder. Lavrisikoskibe kan underkastes inspektion fra den 24. måned.

2. Yderligere inspektioner

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer eller uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Imidlertid overlades det til inspektørens faglige skøn, om der er behov for en yderligere inspektion på grund af uventede faktorer.

2A. Faktorer, der medfører topprioritering

Skibe, for hvilke følgende topprioriteringsfaktorer gør sig gældende, underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion:

- skibe, som af sikkerhedsgrunde er blevet suspenderet eller trukket tilbage fra deres klasse siden den seneste inspektion i Fællesskabet eller i Paris MOU-regionen
- skibe, om hvilke en anden medlemsstat har foretaget indberetning eller meddelelse
- skibe, som ikke kan identificeres i inspektionsdatabasen

- skibe,
 - der har været indblandet i en kollision, grundstødning eller stranding på vej til havnen
 - der er blevet anklaget for overtrædelse af bestemmelserne om udslip af skadelige stoffer eller spildevand
 - der har manøvreret på en uregelmæssig eller ikke sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, således at ruteforanstaltninger, der er vedtaget af IMO, eller sikker navigationspraksis og procedurer ikke er blevet fulgt.

2B. Uventede faktorer

Skibe, for hvilke følgende uventede faktorer gør sig gældende, kan underkastes inspektion, uanset hvornår de sidst var gennem en periodisk inspektion. Det overlades til de kompetente myndigheders faglige skøn, om der skal foretages en sådan yderligere inspektion:

- skibe, der ikke har overholdt den gældende udgave af IMO-anbefalingen om navigation i indsejlingen til Østersøen
- skibe med certifikater udstedt af en forhenværende anerkendt organisation, hvis autorisation er tilbagekaldt siden den seneste inspektion i Fællesskabet eller i Paris MOU-regionen
- skibe, om hvilke lodser eller havnemyndigheder eller instanser har indberettet åbenbare uregelmæssigheder, som kan påvirke sikkerheden under sejladser, eller som indebærer risiko for skade på havmiljøet, jf. dette direktivs artikel 23
- skibe, der ikke opfylder de relevante krav om anmeldelse som omhandlet i dette direktivs artikel 9, samt i direktiv 2000/59/EF og 2002/59/EF og, hvor dette er relevant, forordning (EF) nr. 725/2004
- skibe, for hvilke der er foretaget indberetning eller klage fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en berettiget interesse i, at skibet drives på sikkerhedsmæssig forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser indberetningen eller klagen for åbenbart ubegrundet
- skibe, som tidligere er blevet tilbageholdt for mere end tre måneder siden
- skibe, om hvilke der er indberettet udestående fejl og mangler, bortset fra skibe, for hvilke fejl og mangler skal udbedres inden 14 dage efter afsejling, og for fejl og mangler, der skal udbedres inden afsejling
- skibe, om hvilke der er indberettet problemer vedrørende deres last, navnlig skadeligt og farligt gods
- skibe, der har manøvreret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet
- skibe, for hvilke oplysninger fra pålidelig kilde har vist, at deres risikoparametre adskiller sig fra de registrerede parametre, og at risikoniveauet derfor er højere.

3. Udvælgelsesordning

3A. Prioritet I-skibe inspiceres således:

- a) Der udføres en udvidet inspektion af
 - skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne seks måneder
 - passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med standardrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 12 måneder.
- b) Der udføres en indledende eller en mere detaljeret inspektion, hvis det er relevant, af
 - andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle med standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 12 måneder.

- c) I tilfælde af en toprioriteringsfaktor:
- udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter inspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil og eventuelle andre passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
 - udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe, der ikke er passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle.
- 3B. Hvor den kompetente myndighed beslutter at inspicere et prioritet II-skib, gælder følgende:
- a) Der udføres en udvidet inspektion af:
- skibe med højrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne fem måneder
 - passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med en standardrisikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 10 måneder, eller
 - passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med lav risikoprofil, der ikke har været inspiceret i de forløbne 24 måneder.
- b) Der udføres en indledende eller en mere detaljeret inspektion, hvis det er relevant, af:
- andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med en standardrisikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 10 måneder, eller
 - andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle, med lav risikoprofil, og som ikke har været inspiceret i de forløbne 24 måneder.
- c) I tilfælde af en uventet faktor:
- udføres der en mere detaljeret eller en udvidet inspektion efter inspektørens faglige skøn af alle skibe med højrisikoprofil eller eventuelle andre passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle
 - udføres der en mere detaljeret inspektion af andre skibe end passagerskibe, olie-, gas- eller kemikalietankskibe eller bulkskibe, der er over 12 år gamle.
-

BILAG II

UDFORMNING AF SKIBETS RISIKOPROFIL

(jf. artikel 10, stk. 2)

			Profil				
			Højrisikoskibe (HRS)		Standardrisikoskibe (SRS)	Lavrisikoskibe (LRS)	
Generiske parametre			Kriterier	Pointvægt	Kriterier	Kriterier	
1	Skibstype		Kemikalie-, gas- og olietankskibe Bulkskib Passagerskib	2	hverken højrisiko- eller lavrisikoskib	Alle typer	
2	Skibets alder		Alle typer > 12 år	1		Alle aldre	
3a	Flag	SGH-liste	Sort — YHR, HR, M til HR	2		Hvid	
			Sort — MR	1			
3b	IMO-audit		—	—		Ja	
4a	Anerkendte organisationer	Præstationer	H	—		Høj	
			M	—		—	
			L	Lav		1	—
			ML	Meget lav		—	—
4b	EU-anerkendt		—	—		Ja	
5	Rederi	Præstationer	H	—		Høj	
			M	—		—	
			L	Lav		2	—
			ML	Meget lav	—	—	
Historiske parametre							
6	Antal fejl og mangler registreret ved hver inspektion inden for de seneste 36 måneder	Fejl og mangler	Ikke relevant	—	≤ 5 (og mindst én inspektion udført i de seneste 36 måneder)		
7	Antal tilbageholdelser inden for de seneste 36 måneder	Tilbageholdelser	≥ 2 tilbageholdelser	1	Ingen tilbageholdelse		

HRS er skibe, der opfylder kriterier til en samlet værdi af 5 pointvægte eller mere.

LRS er skibe, der opfylder alle kriterier i forbindelse med lavrisikoparametrene.

SRS er skibe, der hverken er HRS eller LRS.

BILAG III

ANMELDELSE

(jf. artikel 9, stk. 1)

Oplysninger, der skal gives i henhold til artikel 9, stk. 1:

Nedennævnte oplysninger forelægges for havnemyndigheder eller -instanser eller andre udpegede myndigheder eller instanser, mindst tre dage før den forventede ankomst til havnen eller ankerpladsen eller før afsejlingen fra den foregående havn eller ankerplads, hvis sejladsens varighed forventes at være under tre dage:

- a) identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
 - b) planlagt varighed af ophold i havn eller ankerplads
 - c) for tankskibe:
 - i) konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog
 - ii) lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inertede
 - iii) lastens omfang og art
 - d) planlagte operationer i destinationshavnen eller -ankerpladsen (lastning, losning, andet)
 - e) planlagte lovpligtige skibssyn og omfattende vedligeholdelses- og reparationsarbejde, der skal udføres i destinationshavnen
 - f) dato for den seneste udvidede inspektion i Paris MOU-regionen.
-

BILAG IV

LISTE OVER CERTIFIKATER OG DOKUMENTER

(jf. artikel 13, nr. 1))

- 1) Internationalt målebrev (1969)
- 2) — Sikkerhedscertifikat for passagerskibe
 - Konstruktionssikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Udrustningssikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Radiosikkerhedscertifikat for lastskibe
 - Undtagelsescertifikat, i givet fald inklusive lastfortegnelse
 - Sikkerhedscertifikat for lastskibe
- 3) Internationalt skibssikringscertifikat (ISSC)
- 4) Skibshistorik
- 5) Internationalt egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk
 - Egnethedscertifikat for transport af flydende gasser i bulk
- 6) Internationalt egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk
 - Egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk
- 7) Internationalt certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening
- 8) Internationalt forureningsforebyggelsescertifikat for transport af giftige flydende stoffer i bulk
- 9) Internationalt lastelinjecertifikat (1966)
 - Internationalt undtagelses-lastelinjecertifikat
- 10) Oliejournal, del I og II
- 11) Ladningsjournal
- 12) Dokument vedrørende skibets minimumsbemanning (Minimum Safe Manning Document)
- 13) Certifikater eller andre dokumenter, der kræves i overensstemmelse med bestemmelserne i STCW 78/95
- 14) Lægeattester (jf. ILO-konvention nr. 73 om lægeundersøgelse af søfarende)
- 15) Oversigt over arbejdstilrettelæggelsen om bord (ILO-konvention nr. 180 og STCW 78/95)
- 16) Registre over søfarendes arbejds- og hviletider (ILO-konvention nr. 180)
- 17) Stabilitetsoplysninger
- 18) Kopi af overensstemmelsesdokument og certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (Solas 74, kapitel IX)
- 19) Certifikater vedrørende skibets skrogstyrke og maskineri udstedt af den pågældende anerkendte organisation (forlanges kun, hvis skibet opretholder sin klasse i en anerkendt organisation)

- 20) Dokument, der attesterer overensstemmelse med de særlige krav til skibe, der transporterer farligt gods
- 21) Sikkerhedscertifikat til højhastighedsfartøjer og tilladelse til at drive højhastighedsfartøjer
- 22) Specialliste eller manifest eller detaljeret lastplan for farligt gods
- 23) Skibsjournal over prøver og øvelser, herunder sikringsøvelser, journal over syn og vedligeholdelse af redningsudstyr og arrangementer samt brandslukningsmateriel og -foranstaltninger
- 24) Sikkerhedscertifikat for skibe, der er indrettet til særlige formål
- 25) Sikkerhedscertifikat for mobil offshore-boreenhed
- 26) For olietankeres vedkommende, journal over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlads (oliejournal)
- 27) Mønstringsliste, brandslukningsplan og for passagerskibe en plan for begrænsning af skader
- 28) Katastrofeplan i tilfælde af olieforurening om bord
- 29) Synsrapporter (for bulkskibe og olietankere)
- 30) Rapporter om tidligere syn i forbindelse med havnestatskontrol
- 31) For ro-ro passagerskibe: oplysninger om A/A-maximum ratio
- 32) Dokument, der autoriserer korntransport
- 33) Lastsikringsmanual
- 34) Plan for behandling af affald og affaldsjournal
- 35) Beslutningsstøttesystem for skibsførere af passagerskibe
- 36) Plan for SAR-samarbejde for passagerskibe i fast rutefart
- 37) Liste over operationelle begrænsninger for passagerskibe
- 38) Hæfte for bulkskibe
- 39) Plan for lastning og losning af bulkskibe
- 40) Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for det privatretlige ansvar for olieforureningsskade (den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening)
- 41) Certifikater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav ⁽¹⁾
- 42) Certifikat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer ⁽²⁾
- 43) Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening
- 44) International Sewage Pollution Prevention Certificate.

⁽¹⁾ Se side 128 i denne EUT.

⁽²⁾ Se side 24 i denne EUT.

BILAG V

EKSEMPLER PÅ »BEGRUNDET MISTANKE«

(jf. artikel 13, nr. 3))

- A. Eksempler på begrundet mistanke, som giver anledning til en mere detaljeret inspektion
1. Skibe i henhold til bilag I, del 2A og 2B.
 2. Olejournalen er ikke blevet ført korrekt.
 3. Kontrollen af certifikater og andre dokumenter viser, at der foreligger unøjagtigheder.
 4. Der er tegn på, at besætningsmedlemmerne ikke opfylder kravene til kommunikation om bord i artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv (omarbejdning) ⁽¹⁾.
 5. Et bevis er erhvervet på en svigagtig måde, eller bevisets indehaver er ikke den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til.
 6. Skibet har en skibsfører, officerer eller menige, der er i besiddelse af beviser udstedt af et tredjeland, der ikke har ratificeret STCW 78/95.
 7. Det fremgår tydeligt, at last og andre operationer ikke udføres under sikre forhold eller i henhold til IMO's retningslinjer, f.eks. at iltindholdet i inertgasforsyningssystemet til lasttankene er over det foreskrevne maksimumsniveau.
 8. Et olietankskibs fører er ikke i stand til at fremvise journalen over overvågnings- og kontrolsystemet til bortskaffelse af olie i forbindelse med sidste ballastsejlad.
 9. Der foreligger ikke en ajourført mønstringsliste, eller mandskabet er ikke klar over deres pligter i tilfælde af brand, eller hvis skibet beordres rømmet.
 10. Der er udsendt forkerte nødsignaler, der ikke er blevet efterfulgt af korrekte annulleringsprocedurer.
 11. Der mangler det i konventionerne krævede væsentlige udstyr eller arrangementer.
 12. Der forekommer udpræget uhygiejniske forhold om bord.
 13. Det fremgår tydeligt af skibsinspektørens generelle indtryk og iagttagelser, at skrog eller skibskonstruktion er behæftet med alvorlige fejl eller mangler, der kan indebære en risiko for skibets konstruktion, vandtæthed og vejrtæthed.
 14. Der foreligger oplysninger om eller bevis for, at skibsføreren eller besætningen ikke er fortrolige med væsentlige funktioner om bord i forbindelse med skibets sikkerhed eller forureningsbekæmpelse, eller at sådanne funktioner ikke er blevet varetaget.
 15. Der foreligger ingen oversigt over arbejdstilrettæggelsen om bord eller registre over søfarendes arbejds- og hviletider.
- B. Eksempler på begrundet mistanke med hensyn til sikringskontrol af skibe
1. Skibsinspektøren kan under havnestatskontrollens indledende inspektion på følgende måde fastslå, at der på baggrund af begrundet mistanke må kræves yderligere foranstaltninger til kontrol af sikringen:
 - 1.1. ISSC er ikke gyldigt eller er udløbet.
 - 1.2. Skibets sikringsniveau er lavere end havnens.
 - 1.3. Øvelser i relation til skibets sikring er ikke udført.
 - 1.4. Optegnelser over de seneste 10 grænseflader mellem skib og havn eller mellem skibe er ufuldstændige.
 - 1.5. Beviser for eller konstatering af, at skibets nøglepersonale ikke kan kommunikere med hinanden.
 - 1.6. Beviser på grundlag af observationer for, at der findes alvorlige fejl og mangler i sikringsforanstaltningerne.

⁽¹⁾ EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33.

- 1.7. Oplysninger fra tredjeparter, f.eks. rapporter eller klager vedrørende sikringen.
 - 1.8. Skibet er i besiddelse af et midlertidigt internationalt skibssikringscertifikat (ISSC), der løbende er udstedt efterfølgende, og et af skibets eller rederiets formål med at anmode om et sådant certifikat ifølge skibsinspektørens professionelle bedømmelse er at undgå fuld overensstemmelse med Solas 74 kapitel XI-2 og ISPS-kodens del A ud over den periode, hvor det oprindeligt udstedte midlertidige certifikat er gældende. ISPS-kodens del A omhandler, under hvilke omstændigheder et midlertidigt certifikat kan udstedes.
 2. Hvis der ud fra ovenstående forhold hersker begrundet mistanke, informerer skibsinspektøren øjeblikkeligt den kompetente sikringsmyndighed (medmindre skibsinspektøren også er en behørigt bemyndiget, sikringsansvarlig embedsmand). Den kompetente sikringsmyndighed beslutter efterfølgende, hvilke yderligere kontrolforanstaltninger der er behov for i betragtning af sikringsniveauet, jf. regel nr. 9 i Solas 74, kapitel XI.
 3. Begrundet mistanke af andre grunde end de ovennævnte kan kun fastslås af den behørigt bemyndigede, sikringsansvarlige embedsmand.
-

BILAG VI

PROCEDURER FOR KONTROL MED SKIBE

(jf. artikel 15, stk. 1)

Bilag 1 til Paris-MOU: procedurer for havnestatskontrol («Port State Control Procedures» (PSCPs)), og følgende instrukser fra Paris MOU i den ajourførte udgave:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Instruks 33/2000/02 om operationel kontrol på færger og passagerskibe)
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Instruks 35/2002/02 om retningslinjer om elektroniske søkort for havnestatskontrollører)
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Instruks 36/2003/08 om retningslinjer for inspektion af arbejds- og indkvarteringsforhold)
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Instruks 37/2004/02 for havnestatskontrollører om STCW 78/95, som ændret)
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Instruks 37/2004/05 om retningslinjer for inspektion af arbejds- og hviletid)
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Instruks 37/2004/10 for havnestatskontrollører om sikkerhedsaspekter)
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Instruks 38/2005/02 for havnestatskontrollører, der kontrollerer sorte bokse (VDR))
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on Marpol 73/78 Annex I (Instruks 38/2005/05 retningslinjer om Marpol-konventionens bilag I)
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Instruks 38/2005/07 om kontrol med tilstandsvurderingsordningen for enkeltskrogede olietankskibe)
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Instruks 39/2006/01 om retningslinjer for havnestatskontrollører om ISM-koden)
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Instruks 39/2006/02 om retningslinjer for havnestatskontrollører om kontrol med GMDSS)
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Instruks 39/2006/03 om optimering af checklisten i forbindelse med forbud og anmeldelse)
- Instruction 39/2006/10: Guidance for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Instruks 39/2006/10 om retningslinjer for havnestatskontrollører for så vidt angår undersøgelse af ballasttanke og simuleret svigt i hovedstrømforsyningen (strømafbrudstest))
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Instruks 39/2006/11 om retningslinjer for kontrol med bulkskibes konstruktion)
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Instruks 39/2006/12 om retningslinjer for god praksis for havnestatskontrollører)
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Instruks 40/2007/04 om anerkendte organisationers ansvarlighedsvurdering)
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (Instruks 40/2007/09 om retningslinjer for havnestatsinspektører i forbindelse med efterlevelse af bilag VI til Marpol 73/78).

BILAG VII

UDVIDET INSPEKTION AF SKIBE

(jf. artikel 14)

En udvidet inspektion vedrører navnlig den generelle tilstand på følgende risikoområder:

- dokumentation
- konstruktionens tilstand
- vejrtæthed
- nødsystemer
- radiokommunikation
- laste- og losseoperationer
- brandsikkerhed
- alarmer
- indkvarterings- og arbejdsforhold
- navigationsudstyr
- redningsudstyr
- farligt gods
- fremdrifts- og hjælpemaskineri
- forebyggelse af forurening.

Under hensyn til den praktiske gennemførlighed eller eventuelle begrænsninger i forbindelse med personers, skibets eller havnens sikkerhed omfatter en udvidet inspektion desuden kontrol af specifikke elementer på risikoområderne, der afhænger af det inspicerede fartøjs type, jf. artikel 14, stk. 3.

BILAG VIII

BESTEMMELSER VEDRØRENDE ADGANGSFORBUD TIL HAVNE OG ANKERPLADSER I FÆLLESSKABET**(jf. artikel 16)**

1. Hvis betingelserne i artikel 16, stk. 1, er overholdt, underretter myndigheden i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet finder sted, skriftligt skibsføreren om, at der vil blive udstedt adgangsforbud, som træder i kraft umiddelbart efter, at skibet har forladt havnen. Adgangsforbuddet træder i kraft, når skibet har forladt havnen, efter at de fejl og mangler, som førte til tilbageholdelsen, er afhjulpet.
2. Myndigheden sender en genpart af adgangsforbuddet til flagstatens administration, den pågældende anerkendte organisation, de øvrige medlemsstater og de andre stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. De kompetente myndigheder ajourfører også omgående inspektionsdatabasen med oplysninger om adgangsforbuddet.
3. For at få adgangsforbuddet ophævet skal rederen eller operatøren rette en formel anmodning til myndigheden i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Denne anmodning skal ledsages af et dokument, som udstedes af flagstatens administration, efter at en af flagstatsadministrationen behørigt bemyndiget skibsinspektør har aflagt besøg om bord og konstateret, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med gældende bestemmelser i konventionerne. Flagstatsadministrationen giver den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.
4. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, når det er relevant, ledsages af et dokument udstedt af det klassifikationsselskab, hvor skibet er klassificeret, efter at en inspektør fra klassifikationsselskabet har aflagt besøg om bord, hvori det anføres, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet. Klassifikationsselskabet forelægger den kompetente myndighed dokumentation for, at der er aflagt et besøg om bord.
5. Adgangsforbuddet kan kun ophæves efter udløbet af den i artikel 16 omtalte periode og efter fornyet inspektion af skibet i en godkendt havn.

Hvis den godkendte havn befinder sig i en medlemsstat, kan denne stats myndighed på opfordring af myndigheden i den medlemsstat, der udstedte adgangsforbuddet, give skibet tilladelse til at anløbe den godkendte havn for at udføre den fornyede inspektion. I dette tilfælde må der ikke udføres lasteoperationer i havnen, før adgangsforbuddet er ophævet.

6. Hvis den tilbageholdelse, der førte til udstedelsen af et adgangsforbud, vedrører fejl og mangler i skibets konstruktion, kan de kompetente myndigheder, som udstedte adgangsforbuddet, forlange, at visse områder, bl.a. lastrum og tanke, gøres tilgængelige for undersøgelse under den fornyede inspektion.
7. Den fornyede inspektion gennemføres af den kompetente myndighed i den medlemsstat, som nedlagde adgangsforbuddet eller af den kompetente myndighed i destinationshavnen efter aftale med den kompetente myndighed i den medlemsstat, der nedlagde adgangsforbuddet. Den kompetente myndighed kan forlange, at en fornyet inspektion varsles op til 14 dage i forvejen. Der skal til medlemsstatens tilfredshed forelægges dokumentation for, at fartøjet fuldt ud overholder gældende krav i konventionerne.
8. Den fornyede inspektion foretages som en udvidet inspektion, der mindst skal omfatte alle de relevante punkter i bilag VII.
9. Alle omkostninger ved denne udvidede inspektion afholdes af rederen eller operatøren.
10. Hvis resultatet af den udvidede inspektion er tilfredsstillende for medlemsstaten, jf. bilag VII, ophæves adgangsforbuddet, og skibets reder informeres skriftligt herom.
11. Myndigheden meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de øvrige medlemsstater, de øvrige stater, der har undertegnet Paris MOU, Kommissionen og Paris MOU-sekretariatet. De kompetente myndigheder ajourfører også omgående inspektionsdatabasen med oplysninger om ophævelsen af adgangsforbud.
12. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til havne og ankerpladser i Fællesskabet, stilles til rådighed i inspektionsdatabasen og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 26 og i bilag XIII.

BILAG IX

INSPEKTIONSRAPPORT

(jf. artikel 17)

Inspektionsrapporten skal mindst omfatte følgende:

I. Generelt

1. Den myndighed, der har udarbejdet rapporten
2. Dato og sted, hvor inspektionen har fundet sted
3. Navn på det skib, der er blevet inspiceret
4. Flag
5. Skibstype (som anført på certifikatet for sikker skibsdrift)
6. IMO-identifikationsnummer
7. Kaldesignal
8. Tonnage (gt)
9. Dødvægt i ton (hvis relevant)
10. Byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
11. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskabene samt enhver anden organisation, hvis det er relevant, som har udstedt eventuelle klassifikationscertifikater til skibet
12. Den eller de anerkendte organisation(er) og/eller enhver anden part, som på flagstatens vegne har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med gældende konventioner
13. Navn og adresse på skibets rederi eller operatør
14. Navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet, og typen af charter for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk
15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse
16. Angivelse af, at detaljerede oplysninger vedrørende en inspektion eller en tilbageholdelse kan offentliggøres.

II. Oplysninger vedrørende inspektionen

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt det eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato
2. De dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere detaljeret eller en udvidet inspektion)
3. Havn og dato for det seneste mellemliggende eller årlige syn eller fornyelsessyn og angivelse af den organisation, som har udført synet
4. Inspektionstype (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion)
5. Fejlens og manglernes art
6. Trufne foranstaltninger.

III. Yderligere oplysninger i tilfælde af tilbageholdelse

1. Dato for beslutning om tilbageholdelse
2. Dato for beslutning om ophævelse af tilbageholdelse
3. Arten af de fejl og mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse (henvisninger til konventionerne, hvis relevant)
4. I givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation eller anden privat instans, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
5. Trufne foranstaltninger.

BILAG X

KRITERIER FOR TILBAGEHOLDELSE AF ET SKIB

(jf. artikel 19, stk. 3)

INDLEDNING

Skibsinspektørens afgørelse af, om fejl og mangler, der er konstateret under en inspektion, gør tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, baseres på kriterierne i punkt 1 og 2.

Punkt 3 indeholder eksempler på fejl og mangler, der alene kan gøre tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget, jf. artikel 19, stk. 4.

Hvis årsagen til en tilbageholdelse skyldes skader som følge af en ulykke, som skibet har været ude for undervejs til en havn, udstedes der ingen ordre til tilbageholdelse, forudsat at:

- a) der er taget tilbørligt hensyn til de krav om rapportering, der er indeholdt i Solas 74 Regulation 1/11 (c) vedrørende underretning af flagstatens administration, den udpegede skibsinspektør eller den godkendte organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat
- b) skibsføreren eller rederen inden skibets anløb af havn har meddelt havnestatskontrolmyndighederne de nærmere omstændigheder omkring ulykken og de opståede skader samt oplysninger om den krævede meddelelse til flagstatsmyndigheden
- c) der fra skibets side er truffet passende foranstaltninger til udbedring af skaden, til myndighedens tilfredshed, og
- d) myndighederne, efter at de er blevet underrettet om udbedringsarbejdets afslutning, har sikret sig, at de skader og mangler, der entydigt udgjorde en risiko for sikkerhed, sundhed og miljø, er blevet afhjulpet.

1. Grundlæggende kriterier

Skibsinspektørens afgørelse om eventuel tilbageholdelse af et skib træffes ud fra et fagligt skøn og på grundlag af følgende kriterier:

Valg af tidspunkt:

Skibe, som det ville være uforvarsligt at lade afsejle, skal tilbageholdes efter den første inspektion uden hensyn til det tidsrum, skibet skal tilbringe i havn.

Kriterier:

Et skib skal tilbageholdes, hvis dets fejl og mangler er så alvorlige, at skibsinspektøren anser det for nødvendigt at aflægge et nyt besøg om bord for at sikre sig, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

Det er ensbetydende med, at der er tale om så alvorlige fejl og mangler, at det er nødvendigt, at skibsinspektøren aflægger et nyt besøg om bord. Det gør dog ikke et sådant besøg obligatorisk i alle tilfælde. Det indebærer, at myndighederne på den ene eller den anden måde, helst ved et nyt besøg, skal kontrollere, at fejlene og manglerne er blevet udbedret, inden skibet afsejler.

2. Anvendelse af de grundlæggende kriterier

Skibsinspektørens afgørelse af, om konstaterede fejl og mangler på et skib er så alvorlige, at skibet bør tilbageholdes, træffes på grundlag af følgende vurderinger:

1. hvorvidt skibet har de relevante og gyldige dokumenter
2. hvorvidt skibet er bemannet i henhold til dokumentet om skibes mindstebemanning.

Skibsinspektøren skal under inspektionen desuden vurdere, om skibet og/eller besætningen er i stand til:

3. sikker sejlads under den forestående sejlads
4. sikker håndtering, transport og overvågning af ladningen under den forestående sejlads

5. sikker drift af maskinrummet under den forestående sejlads
6. korrekt fremdrift og styreevne under den forestående sejlads
7. om fornødent at foretage effektiv brandbekæmpelse overalt på skibet under den forestående sejlads
8. om fornødent at foretage hurtig og sikker evakuering af skibet samt gennemføre redningsaktioner under den forestående sejlads
9. at forhindre miljøforurening under den forestående sejlads
10. at sikre tilstrækkelig stabilitet under den forestående sejlads
11. tilstrækkelig sikring af, at skibet er vandtæt under den forestående sejlads
12. om fornødent at kommunikere med omverdenen i en katastrofesituation under den forestående sejlads
13. sikring af forsvarlige og hygiejniske forhold om bord under den forestående sejlads
14. i tilfælde af en ulykke at afgive så mange oplysninger som muligt.

Hvis en af disse vurderinger besvares benægtende, må det under hensyn til alle konstaterede fejl og mangler stærkt overvejes at tilbageholde skibet. Flere mindre alvorlige fejl og mangler kan også gøre en tilbageholdelse af skibet berettiget.

3. Som hjælp for skibsinspektøren under anvendelse af disse retningslinjer følger nedenfor, grupperet under de relevante konventioner og/eller koder, en liste over fejl og mangler, der anses for at være så alvorlige, at de kan gøre en tilbageholdelse af det pågældende skib berettiget. Listen er ikke udtømmende.

3.1. *Generelt*

Manglende gyldige certifikater og dokumenter som foreskrevet i de relevante konventioner. Skibe, der fører en ikke-konventionsstats flag, eller som ikke har gennemført en anden relevant konvention, er imidlertid ikke berettiget til certifikater i henhold til denne konvention eller andre relevante konventioner. Manglende obligatoriske certifikater er derfor ikke i sig selv en tilbageholdelsesgrund for disse skibe; under anvendelse af klausulen om ikke gunstigere behandling skal skibet dog opfylde alle væsentlige dele af bestemmelserne, inden det afsejler.

3.2. *Områder under Solas 74*

1. Svigt i den korrekte funktion af fremdriftsmaskineriet og andet væsentligt maskineri samt i elektriske anlæg
2. Manglende renholdelse af maskinrummet, for store mængder olieholdige blandinger i rendestenene, isolering af rør, herunder olieforurenede udstødningsrør i maskinrummet, ukorrekt funktion af læsepumpeanordningerne
3. Svigt i den korrekte funktion af nødgeneratorer, -belysning, -batterier og -kontakter
4. Svigt i den korrekte funktion af hoved- og hjælpestryeanlæg
5. Manglende, utilstrækkelig mængde af eller alvorlig beskadigelse på personlige redningsmidler, redningsbåde og udsætningsanordninger
6. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller væsentlig beskadigelse af brandmeldeanlæg, brandalarmer, brandslukningsudstyr, fast installeret brandslukningsudstyr, ventilationsspjæld, brandspjæld, hurtiglukkere, således at de ikke kan anvendes til den tiltænkte brug
7. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af brandslukningsudstyr på dækket på tankskibe
8. Manglende, ikke forskriftsmæssige eller alvorlig beskadigelse af navigationslys, signalfigurer eller lydsignalanparater
9. Manglende radioudstyr til udsending af nødsignaler og meddelelser om sikkerhed eller svigt i dets korrekte funktion

10. Manglende eller svigt i den korrekte funktion af navigationsudstyr, under hensyn til Solas 74 reglement V/16.2
 11. Manglende ajourførte søkort, og/eller alle andre relevante nautiske publikationer, der er nødvendige for den påtænkte sejlads; dog kan et typegodkendt elektronisk kortvisnings- og informationssystem (ECDIS), der benytter officielle data, anvendes i stedet for nævnte kort
 12. Mangel på ikke gnistdannende ventilatorer fra lastpumperummene
 13. Alvorlige operationelle fejl og mangler som beskrevet i afsnit 5.5 i bilag 1 til Paris MOU.
 14. Antallet af besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning eller certificering svarer ikke til dokumentet om sikker bemanding
 15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til Solas 74, kapitel XI, regel nr. 2.
- 3.3. *Områder under IBC-koden*
1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten
 2. Manglende eller beskadigede overtrykssikkerhedsanordninger
 3. Elektriske anlæg, der aldrig har opfyldt sikkerhedskravene, eller som ikke svarer til kodens krav
 4. Mulighed for antændelse i farlige områder
 5. Overtrædelse af særlige krav
 6. Overskridelse af den højst tilladte lastmængde pr. tank
 7. Utilstrækkelig varmebeskyttelse af følsomme produkter.
- 3.4. *Områder under IGC-koden*
1. Transport af et stof, der ikke er opført i egnethedscertifikatet, eller manglende oplysninger om lasten
 2. Manglende lukkeanordninger til opholdsrum eller tjenestrum
 3. Skotter, der ikke er gastætte
 4. Defekte luftsluser
 5. Manglende eller defekte hurtiglukkende ventiler
 6. Manglende eller defekte sikkerhedsventiler
 7. Elektriske anlæg, der ikke er egensikre (eksplosionssikre), eller som ikke svarer til kodens krav
 8. Ventilatorer i lastområdet fungerer ikke
 9. Overtryksanordningerne for lasttankene fungerer ikke
 10. Defekt gasdetektionsanlæg og/eller detektionsanlæg for giftige gasser
 11. Transport af stoffer uden gyldigt inhibitorcertifikat, hvor der skal tilsættes en inhibitor.
- 3.5. *Områder under LL 66*
1. Væsentlige områder med skader, korrosion eller huller i yderklædningen og tilhørende forstærkning i dæk og skrog, som påvirker sødygtigheden eller skibets styrke til at modstå lokal belastning, medmindre der er foretaget en tilstrækkelig midlertidig reparation for sejlads til en havn med henblik på endelig reparation

2. Konstateret utilstrækkelig stabilitet
 3. Mangel på tilstrækkelige og pålidelige oplysninger i godkendt form, der hurtigt og på en nem måde giver skibsføreren mulighed for at arrangere skibets ladning og ballast på en sådan måde, at der altid og under varierende forhold under sejladser er en tilstrækkelig sikker stabilitetsmargin, og at der ikke forekommer en urimelig påvirkning på skibets konstruktion
 4. Manglende, væsentlig beskadigelse af eller defekte lukkeanordninger, lugelukningsanordninger og vandtætte døre
 5. Overlastning
 6. Manglende eller ulæselige dybgangmærker.
- 3.6. *Områder under Marpol 73/78, bilag I*
1. Manglende, alvorlig beskadigelse af eller svigt i den korrekte funktion af oliefiltreringsanlæg, olieudtømnings- overvågnings og -kontrolsystemet eller 15 ppm alarmanordningerne
 2. Utilstrækkelig resterende kapacitet i slop- og/eller slamtanken til den påtænkte sejlads
 3. Oliejournal foreligger ikke
 4. Installation af uautoriserende by-pass-ventiler til lænsning
 5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13G (3) (b) i Marpol 73/78.
- 3.7. *Områder under Marpol 73/78, bilag II*
1. Ingen P& A-manual
 2. Ladningen er ikke kategoriseret
 3. Ingen lastejournal
 4. Transport af olielignende stoffer, uden at kravene herfor er opfyldt eller uden relevant ændring af certifikatet
 5. Installation af uautoriserede by-pass-ventiler til lænsning.
- 3.8. *Områder under Marpol 73/78, bilag V*
1. Ingen plan for håndtering af affald
 2. Ingen affaldsjournal
 3. Skibets besætning er ikke bekendt med kravene angående bortskaffelse/udtømning i planen for håndtering af affald.
- 3.9. *Områder under STCW 78/95 og direktiv 2008/106/EF*
1. De søfarende besidder ikke noget sønæringsbevis, har ikke et fyldestgørende sønæringsbevis, har ikke nogen gyldig dispensation eller kan ikke dokumentere, at der er indgivet ansøgning til flagstatens administration om en påtegning
 2. Godtgørelse af, at et bevis er erhvervet på en svigagtig måde, eller at bevisets indehaver ikke er den person, som beviset oprindeligt blev udstedt til
 3. Manglende overensstemmelse med flagstatsadministrationens krav om sikker bemanning
 4. Mangelfuld opfyldelse af de krav, som flagstatsadministrationen stiller til bro- og maskinvagterne

5. Der mangler på en vagt en kvalificeret person, der kan betjene det udstyr, der er af væsentlig betydning for sikker navigering, radiokommunikation eller forebyggelse af havforurening
6. Der foreligger ikke bevis for faglig kompetence for de opgaver, besætningen pålægges i forbindelse med skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening
7. Manglende evne til på den første vagt at stille vagthold ved begyndelsen af en sørejse, og til derefter at fremskaffe vagtafløsere, der er tilstrækkeligt udhvilede og i øvrigt egnede til at forrette tjeneste.

3.10. *Områder under ILO-konventionerne*

1. Utilstrækkelig proviantering til sejlads til næste havn
2. Mangel på tilstrækkeligt drikkevand til sejlads til næste havn
3. Udpræget uhygiejniske forhold om bord
4. Ingen opvarmningsmuligheder i kamre, opholdsrum m.m. på et skib, der sejler i områder, hvor temperaturerne kan være meget lave
5. Utilstrækkelig ventilation i skibets opholdsrum
6. Usædvanligt store mængder affald, blokering med udrustning eller last eller på anden måde uforsvarlige forhold i korridorer/opholdsrum
7. Tydelige tegn på, at det vagthavende mandskab på den første vagt eller efterfølgende vagtafløsninger hæmmes af træthed.

3.11. *Områder, der måske ikke gør tilbageholdelse berettiget, men hvor f.eks. lasteoperationer må indstilles*

Svigt i den korrekte funktion (eller vedligeholdelse) af inertgasanlægget, lasterelateret udstyr eller maskineri anses for tilstrækkelig grund til at standse lasteoperationer.

BILAG XI

SKIBSINSPEKTØRERS MINIMUMSKVALIFIKATIONER

(jf. artikel 22, stk. 1 og 5)

1. Skibsinspektørerne skal være i besiddelse af passende teoretisk viden og have praktiske erfaringer med skibe og skibsdrift. De skal være i stand til at håndhæve kravene i konventioner og i havnestatskontrollens relevante procedurer. Denne viden og kompetence i håndhævelse af internationale krav og fællesskabskrav skal opnås med dokumenterede uddannelsesprogrammer.
2. Skibsinspektører skal som minimum være i besiddelse af enten:
 - a) relevante kvalifikationer opnået på en søfarts- eller navigationsskole og sejlerfaring som certificeret skibsofficer, der er eller har været indehaver af et gyldigt STCW 78/95 II/2 eller III/2 bevis, som ikke er begrænset med hensyn til arbejdsområde, fremdrivningseffekt eller tonnage, eller
 - b) eksamensbevis, der anerkendes af den kompetente myndighed, som skibingeniør, maskingeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år, eller
 - c) en relevant universitetsgrad eller tilsvarende, og være passende uddannet til og kvalificeret som skibsinspektører.
3. Skibsinspektører skal have
 - arbejdet mindst et år som flagstatsinspektør, hvor de enten har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med konventionerne eller har deltaget i overvågningen af aktiviteter udført af anerkendte organisationer, der er tildelt myndighedsopgaver, eller
 - erhvervet sig et tilsvarende kompetenceniveau gennem mindst et års praktiske studier og deltagelse i havnestatskontrol under vejledning af erfarne personer inden for havnestatskontrol.
4. En skibsinspektør med de uddannelser, der er nævnt under punkt 2, litra a), skal have mindst fem års erfaring til søs, herunder perioder, hvor han arbejdede som dæksofficer eller som officer i maskinafsnittet eller som flagstatsinspektør eller som assisterende havnestatsinspektør. En sådan erfaring skal omfatte mindst to år til søs som dæks- eller maskinofficer.
5. Skibsinspektører skal mundtligt og skriftligt kunne kommunikere med søfarere på det mest talte sprog til søs.
6. Skibsinspektører, der ikke opfylder ovennævnte kriterier, kan også godkendes, hvis de på datoen for dette direktivs vedtagelse er ansat hos en medlemsstats myndigheder til at udføre havnestatskontrol.
7. Hvis de i artikel 15, stk. 1 og 2, omhandlede inspektioner i en medlemsstat udføres af inspektører fra havnestatskontrollen, skal disse inspektører være i besiddelse af relevante kvalifikationer, herunder tilstrækkelig teoretisk og praktisk erfaring inden for maritim sikring. Dette omfatter normalt:
 - a) en god forståelse for maritim sikring, og hvordan den finder anvendelse på de funktioner, der undersøges
 - b) et godt praktisk kendskab til sikringsteknologier og -teknikker
 - c) kendskab til inspektionsprincipper, -procedurer og -teknikker
 - d) praktisk kendskab til de funktioner, der undersøges.

BILAG XII

INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER**(jf. artikel 24, stk. 1)**

1. Inspektionsdatabasen skal som minimum have følgende funktioner:
 - indeholde inspektionsdata fra medlemsstater og alle stater, der har undertegnet Paris MOU
 - levere data om skibets risikoprofil og om skibe, der står for at skulle inspiceres
 - beregne den enkelte medlemsstats inspektionsforpligtelser
 - generere den hvide, den grå og den sorte liste over flagstater, der er omhandlet i artikel 16, stk. 1
 - generere data om rederiernes præstationer
 - identificere de elementer i risikoområderne, der skal kontrolleres ved den enkelte inspektion.
 2. Inspektionsdatabasen skal være udformet, så den kan tilpasse sig den fremtidige udvikling og samkøres med andre EF-databaser vedrørende sikkerhed til søs, herunder SafeSeaNet, der leverer data om skibes reelle anløb i medlemsstaternes havne, og, hvor det er hensigtsmæssigt, med relevante nationale informationssystemer.
 3. Inspektionsdatabasen skal forbindes med informationssystemet Equasis ved hjælp af et dybt hyperlink. Medlemsstaterne tilskynder til, at de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af skibe, som er tilgængelige gennem informationssystemet Equasis, konsulteres af inspektørerne.
-

BILAG XIII

**OFFENTLIGGØRELSE AF OPLYSNINGER VEDRØRENDE INSPEKTIONER, TILBAGEHOLDelser OG
ADGANGSFORBUD I MEDLEMSSTATERNES HAVNE OG ANKERPLADSER****(jf. artikel 26)**

1. Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 26, skal omfatte følgende:
 - a) skibets navn
 - b) IMO-identifikationsnummer
 - c) skibstype
 - d) tonnage (gt)
 - e) byggeår på grundlag af den dato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater
 - f) navn og adresse på skibets rederi
 - g) for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på den befragter, der er ansvarlig for udvælgelse af skibet, og typen af charter
 - h) flagstat
 - i) klassifikations- og myndighedscertifikater i overensstemmelse med de relevante konventioner og den myndighed eller organisation, der har udstedt hvert af de pågældende certifikater, samt udstedelses- og udløbsdato
 - j) havn og dato for seneste mellemliggende eller årlige syn af certifikaterne i ovenstående litra i) og angivelse af den myndighed eller organisation, som har udført synet
 - k) dato, land, havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted.
 2. For tilbageholdte skibe skal de i henhold til artikel 26 offentliggjorte oplysninger også omfatte:
 - a) antallet af tilbageholdelser i de seneste 36 måneder
 - b) dato for ophævelse af tilbageholdelsen
 - c) tilbageholdelsens varighed, angivet i dage
 - d) grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde
 - e) i givet fald angivelse af, om den anerkendte organisation, som udførte synet, havde noget ansvar for de fejl og mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse
 - f) beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft
 - g) når skibet nægtes adgang til en havn eller ankerplads i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde.
-

BILAG XIV

OPLYSNINGER, DER FRESENDES I FORBINDELSE MED OVERVÅGNING AF GENNEMFØRELSEN
(jf. artikel 29)

1. Medlemsstaterne meddeler senest den 1. april hvert år Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det foregående år:

1.1. Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol

Oplysningerne sendes til Kommissionen under anvendelse af nedenstående skema ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Havn/område	Antal fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører (A)	Antal deltidsbeskæftigede skibsinspektører (B)	Omregning af (B) til fuldtidsækvivalenter (C)	I alt (A+C)
Havn X/eller område X ...				
Havn Y/eller område Y ...				
I alt				

1.2. Samlet antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan. Tallet skal angive det antal skibe, som er omfattet af dette direktiv, og som anløb deres havne på nationalt plan. Hvert skib tælles kun én gang.

2. Medlemsstaterne skal

a) hver sjette måned tilsende Kommissionen en liste over anløbsstederne for de individuelle skibe, der har anløbet deres havne eller anmeldt ankomst til en ankerplads til en havnemyndighed eller havneinstans, bortset fra regelmæssig færgedrift for passagerer og gods, med angivelse af IMO-identifikationsnummer, ankomstdato samt havn for hver af skibets bevægelser. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk. Denne liste forelægges inden fire måneder efter udløbet af den periode, dataene vedrører

og

b) tilsende Kommissionen særskilte oversigter over den regelmæssige færgedrift, dels af passagerer, dels af gods, der er nævnt i litra a), senest seks måneder efter gennemførelsen af dette direktiv og derefter hver gang, der indtræffer forandringer i den regelmæssige færgedrift. Listen skal for hvert skib indeholde dets IMO-identifikationsnummer, navn og den rute, skibet har fulgt. Listen forelægges i form af et regneark, hvorfra de nævnte oplysninger kan hentes og behandles automatisk.

⁽¹⁾ Hvis de inspektioner, der gennemføres inden for rammerne af havnestatskontrollen, kun udgør en del af skibsinspektørernes arbejde, skal det samlede antal skibsinspektører omregnes til et antal ækvivalente fuldtidsbeskæftigede skibsinspektører. Arbejder den samme skibsinspektør i mere end en havn eller et geografisk område, tælles den gældende deltidsækvivalent i hver havn.

⁽²⁾ Disse oplysninger angives på nationalt niveau og for de enkelte havne i den pågældende medlemsstat. I dette bilag forstås ved en havn en individuel havn eller det geografiske område, der dækkes af en skibsinspektør, eller et team af skibsinspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant.

BILAG XV

DEL A

Ophævet direktiv med dets ændringer**(jf. artikel 37)**

Rådets direktiv 95/21/EF
(EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1)

Rådets direktiv 98/25/EF
(EFT L 133 af 7.5.1998, s. 19)

Kommissionens direktiv 98/42/EF
(EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40)

Kommissionens direktiv 1999/97/EF
(EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF
(EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF
(EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53)

kun artikel 4

DEL B

Liste over frister for gennemførelse i national ret**(jf. artikel 37)**

Direktiv	Gennemførelsesfrist
Direktiv 95/21/EF	30. juni 1996
Direktiv 98/25/EF	30. juni 1998
Direktiv 98/42/EF	30. september 1998
Direktiv 1999/97/EF	13. december 2000
Direktiv 2001/106/EF	22. juli 2003
Direktiv 2002/84/EF	23. november 2003

BILAG XVI

Sammenligningstabel

(jf. artikel 37)

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
Artikel 1, indledende ord	Artikel 1, indledende ord
Artikel 1, første led	Artikel 1, litra a)
Artikel 1, andet led	Artikel 1, litra b)
—	Artikel 1, litra c)
Artikel 2, indledende ord	Artikel 2, indledende ord
Artikel 2, nr. 1), de indledende ord	Artikel 2, nr. 1), de indledende ord
Artikel 2, nr. 1), første led	Artikel 2, nr. 1), litra a)
Artikel 2, nr. 1), andet led	Artikel 2, nr. 1), litra b)
Artikel 2, nr. 1), tredje led	Artikel 2, nr. 1), litra c)
Artikel 2, nr. 1), fjerde led	Artikel 2, nr. 1), litra d)
Artikel 2, nr. 1), femte led	Artikel 2, nr. 1), litra e)
Artikel 2, nr. 1), sjette led	Artikel 2, nr. 1), litra f)
Artikel 2, nr. 1), syvende led	Artikel 2, nr. 1), litra g)
Artikel 2, nr. 1), ottende led	Artikel 2, nr. 1), litra h)
Artikel 2, nr. 2)	Artikel 2, nr. 2)
—	Artikel 2, nr. 3)
—	Artikel 2, nr. 4)
Artikel 2, nr. 3)	Artikel 2, nr. 5)
Artikel 2, nr. 4)	—
—	Artikel 2, nr. 6)
—	Artikel 2, nr. 7)
Artikel 2, nr. 5)	Artikel 2, nr. 8)
—	Artikel 2, nr. 9)
—	Artikel 2, nr. 10)
Artikel 2, nr. 6)	Artikel 2, nr. 11)
Artikel 2, nr. 7)	Artikel 2, nr. 12)
Artikel 2, nr. 8)	Artikel 2, nr. 13)
—	Artikel 2, nr. 14)
Artikel 2, nr. 9)	Artikel 2, nr. 15)
—	Artikel 2, nr. 16)
Artikel 2, nr. 10)	Artikel 2, nr. 17)
—	Artikel 2, nr. 18)
—	Artikel 2, nr. 19)

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
—	Artikel 2, nr. 20)
—	Artikel 2, nr. 21)
—	Artikel 2, nr. 22)
Artikel 3, stk. 1, første afsnit	Artikel 3, stk. 1, første afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, tredje afsnit
Artikel 3, stk. 1, andet afsnit	Artikel 3, stk. 1, fjerde afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, femte afsnit
—	Artikel 3, stk. 1, sjette afsnit
Artikel 3, stk. 2-4	Artikel 3, stk. 2-4
—	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11
—	Artikel 12
Artikel 6, stk. 1, indledende ord	—
—	Artikel 13, nr. 1), indledende ord
Artikel 6, stk. 1, litra a)	Artikel 13, nr. 1), litra a)
—	Artikel 13, nr. 1), litra b)
Artikel 6, stk. 1, litra b)	Artikel 13, nr. 1), litra c)
Artikel 6, stk. 2	—
—	Artikel 13, nr. 2)
Artikel 6, stk. 3	Artikel 13, nr. 3)
Artikel 6, stk. 4	—
Artikel 7	—
Artikel 7a	—
Artikel 7b	—
—	Artikel 14
—	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 8	Artikel 17

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
—	Artikel 18
Artikel 9, stk. 1 og 2	Artikel 19, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 3, første punktum	Artikel 19, stk. 3
Artikel 9, stk. 3, andet til fjerde punktum	Artikel 19, stk. 4
Artikel 9, stk. 4-7	Artikel 19, stk. 5-8
—	Artikel 19, stk. 9 og 10
Artikel 9a	—
Artikel 10, stk.1-3	Artikel 20, stk. 1-3
—	Artikel 20, stk. 4
Artikel 11, stk. 1	Artikel 21, stk. 1
—	Artikel 21, stk. 2
Artikel 11, stk. 2	Artikel 21, stk. 3, første afsnit
Artikel 11, stk. 3, første afsnit	—
Artikel 11, stk. 3, andet afsnit	Artikel 21, stk. 3, andet afsnit
Artikel 11, stk. 4-6	Artikel 21, stk. 4-6
Artikel 12, stk. 1-3	Artikel 22, stk. 1-3
Artikel 12, stk. 4	Artikel 22, stk. 4
—	Artikel 22, stk. 5-7
Artikel 13, stk. 1 og 2	Artikel 23, stk. 1 og 2
—	Artikel 23, stk. 3-5
Artikel 14	—
Artikel 15	—
—	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
—	Artikel 27
Artikel 16, stk. 1 og 2	Artikel 28, stk. 1 og 2
Artikel 16, stk. 2a	Artikel 28, stk. 3
Artikel 16, stk. 3	Artikel 28, stk. 4
Artikel 17	Artikel 29
—	Artikel 30
Artikel 18	Artikel 31
Artikel 19	Artikel 32
—	Artikel 33
Artikel 19a	Artikel 34
—	Artikel 35
Artikel 20	Artikel 36

Direktiv 95/21/EF	Dette direktiv
—	Artikel 37
Artikel 21	Artikel 38
Artikel 22	Artikel 39
Bilag I	—
—	Bilag I
—	Bilag II
—	Bilag III
Bilag II	Bilag IV
Bilag III	Bilag V
Bilag IV	Bilag IV
Bilag V	Bilag VII
Bilag VI	Bilag X
Bilag VII	Bilag XI
—	Bilag XII
Bilag VIII	Bilag XIII
Bilag IX	Bilag IX
Bilag X	Bilag XIV
Bilag XI	Bilag VIII
Bilag XII	—
—	Bilag XV
—	Bilag XVI

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/17/EF

af 23. april 2009

om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Med vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ⁽⁴⁾ fik Den Europæiske Union flere midler til at forebygge trusler mod sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelsen af havmiljøet.

(2) Dette direktiv vedrører ændring af direktiv 2002/59/EF, og de fleste af direktivets forpligtelser gælder derfor ikke for medlemsstater uden kyster og kysthavne. Derfor er de eneste forpligtelser, der gælder for Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet, de forpligtelser, der påhviler skibe, som fører disse medlemsstaters flag, uden at det berører medlemsstaternes samarbejdsforpligtelse med henblik på at sikre kontinuitet mellem maritime og andre trafikreguleringstjenester, navnlig flodinformationstjenester.

(3) I henhold til dette direktiv bør medlemsstater, der er kyststater, kunne udveksle de oplysninger, de kommer i besiddelse af under overvågning af søtrafikken i det område, hvor de har kompetence. Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem »SafeSeaNet«, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne, omfatter dels et net til udveksling af data, dels standarder for de vigtigste oplysninger om skibe og laster (forudgående anmeldelser og indberetninger). Med dette system er det således muligt at finde frem til nøjagtige og aktuelle oplysninger ved kilden om, hvilke skibe der befinder sig i de europæiske farvande, om deres bevægelser og om deres farlige eller forurenende laster, samt om ulykker til søs, og at sende oplysningerne til andre myndigheder.

(4) For at sikre, at de således indsamlede oplysninger udnyttes operationelt, er det vigtigt, at den infrastruktur, der er nødvendig for at modtage og udveksle de i dette direktiv omhandlede oplysninger, og som de nationale myndigheder har tilvejebragt, integreres i SafeSeaNet.

(5) Blandt de oplysninger, der fremsendes og udveksles i medfør af direktiv 2002/59/EF, er oplysninger om de nøjagtige egenskaber ved farligt eller forurenende gods, der transporteres til søs, særlig vigtige. Derfor er det i betragtning af den senere tids søulykker nødvendigt at give kystmyndighederne lettere adgang til oplysninger om egenskaberne ved kulbrinter, der transporteres ad søvejen, idet sådanne oplysninger er en afgørende faktor for valget af de bedst egnede bekæmpelsesmetoder, og i nødstilfælde angivet med en direkte forbindelse til operatørerne, der har det bedste kendskab til det transporterede gods.

(6) Det udstyr til automatisk identifikation af skibe (AIS — Automatic Identification System), der er omhandlet i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974, kan ikke blot forbedre mulighederne for at overvåge disse skibe, men navnlig at øge deres sikkerhed i tæt trafik. AIS er derfor blevet indarbejdet i den dispositive del af direktiv 2002/59/EF. På grund af det store antal fiskerfartøjer, der er impliceret i kollisioner, hvor det er tydeligt, at handelsskibene ikke har opdaget dem, eller at de ikke har opdaget handelsskibene omkring sig, har det stor betydning, at denne foranstaltning udvides til at omfatte fiskerfartøjer på over 15 meter. Inden for rammerne af Den Europæiske

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 533), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

Fiskerifond kan der ydes tilskud til installation af sikkerhedsudstyr såsom AIS om bord på fiskerfartøjer. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har erkendt, at offentliggørelse i kommercielt øjemed på internettet eller andetsteds af AIS-data fra skibe kan være til skade for skibes og havneanlægs sikkerhed og sikring, og har indtrængende opfordret IMO-medlemslandenes regeringer til under anvendelse af deres nationale lovgivning at modvirke, at AIS-data gøres tilgængelige for andre med henblik på offentliggørelse på internettet eller andetsteds. Fortroligheden af de oplysninger, der sendes til medlemsstaterne i henhold til dette direktiv, bør ligeledes sikres, og medlemsstaternes brug af disse oplysninger bør være i overensstemmelse med dette direktiv.

- (7) Når der kræves installation af AIS, bør denne forpligtelse også omfatte krav om at holde af AIS-systemet i drift konstant, undtagen når internationale regler og standarder bestemmer, at navigationsoplysninger skal beskyttes.
- (8) En medlemsstat, der anmoder om det, bør have ret til at søge oplysninger fra en anden medlemsstat om et skib og dets farlige eller forurenende gods. Sådanne oplysninger bør være tilgængelige ved hjælp af SafeSeaNet, og der bør kun anmodes om sådanne oplysninger, hvis det er begrundet i hensynet til sikkerheden til søs, maritim sikring eller beskyttelse af havmiljøet. Det er i denne sammenhæng vigtigt, at Kommissionen undersøger eventuelle problemer med net- og informationsikkerhed.
- (9) I henhold til direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne træffe særlige foranstaltninger over for skibe, der kan frembyde fare på grund af deres adfærd eller tilstand. Det er derfor ønskværdigt på listen at medtage skibe, der ikke har tilstrækkelig forsikringsdækning eller finansiell sikkerhed, samt skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.
- (10) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF forekommer det nødvendigt i forbindelse med farer på grund af usædvanligt ugunstige vejrforhold at tage hensyn til den fare, islag udgør for søfarten. Når en kompetent myndighed, som en medlemsstat har udpeget, på grundlag af isvarslere fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste vurderer, at sejladsforholdene indebærer alvorlig fare for menneskeliv eller for forurening, bør den derfor underrette skibsførerne på skibe, der befinder sig inden for myndighedens kompe-

tenceområde eller ønsker at anløbe eller forlade havne i området. I denne forbindelse bør den kompetente myndighed kunne træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre menneskeliv på søen og beskytte miljøet. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at kontrollere, at den nødvendige dokumentation om bord indeholder bevis for, at skibet opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.

- (11) I henhold til direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne for at mindske følgerne af søulykker navnlig udarbejde planer, der gør det muligt at modtage nødstedte skibe i deres havne eller andre afskærmede områder på de bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det. Dette direktiv bør imidlertid ændres under hensyn til »Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance« (retningslinjer for nødømråder for skibe med behov for assistance), vedlagt som bilag til resolution A.949 (23) af 13. december 2003 fra Den Internationale Søfartsorganisation (»IMO-resolution A.949 (23)«), som er vedtaget efter direktiv 2002/59/EF, og som i stedet for nødstedte skibe vedrører skibe med behov for hjælp. Når der er fare for menneskeliv, bør nærværende direktiv ikke berøre de gældende regler for redningsoperationer såsom dem, der er fastsat i den internationale konvention om maritim eftersøgning og redning.
- (12) For at tage hensyn til skibe med behov for hjælp som omhandlet i IMO-resolution A.949 (23), bør der udpeges en eller flere kompetente myndigheder, der kan træffe beslutninger med henblik på at begrænse risici for søfartssikkerheden, menneskeliv og miljøet.
- (13) På grundlag af IMO-resolution A.949 (23), og i lyset af det arbejde, som Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (»agenturet«) og medlemsstaterne har udført i fællesskab, er det nødvendigt at fastlægge det væsentligste indhold af, hvad planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp bør indeholde for at sikre en harmoniseret og effektiv iværksættelse af disse planer og tydeliggøre rækkevidden af medlemsstaternes pligter.
- (14) IMO-resolution A.949 (23) skal danne grundlag for alle planer udarbejdet af medlemsstaterne med henblik på en effektiv reaktion på trusler fra skibe med behov for hjælp. Når der foretages en vurdering af de risici, der er forbundet med sådanne trusler, kan medlemsstaterne under hensyn til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende, inddrage andre faktorer i deres overvejelser, f.eks. brug af havvand til fremstilling af drikkevand samt frembringelse af elektricitet.

- (15) Søfarende anerkendes som en særlig kategori af arbejdstagere og kan som følge af søfartserhvervets internationale karakter og de forskellige retsområder, som de kommer i kontakt med, have behov for særlig beskyttelse, især ved kontakt med offentlige myndigheder. For at forbedre søfartssikkerheden bør søfarende kunne regne med fair behandling i forbindelse med en skibssulykke. De søfarendes menneskerettigheder og værdighed bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhedsundersøgelser bør gennemføres hurtigt og på en fair måde. Medlemsstaterne bør på denne baggrund og i overensstemmelse med deres nationale lovgivning anvende de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker.
- (16) Når et skib har behov for hjælp, kan det være nødvendigt at træffe en beslutning angående modtagelse af det pågældende skib i et nødområde. Dette er særlig vigtigt i tilfælde, hvor der opstår en situation, der kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten. I sådanne tilfælde er det nødvendigt, afhængigt af medlemsstatens administrative opbygning, i hver medlemsstat at kunne rette henvendelse til en myndighed, der har den nødvendige sagkundskab og de nødvendige beføjelser til at træffe uafhængige beslutninger om modtagelse af et skib i et nødområde. Det er endvidere vigtigt, at beslutningen træffes efter en forhåndsvurdering af situationen ud fra oplysningerne i den gældende plan for modtagelse af skibe i nødområder. Det er ønskeligt, at de kompetente myndigheder er af permanent karakter.
- (17) Planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp bør indeholde en præcis beskrivelse af beslutningsgangen i forbindelse med en alarm og med behandlingen af de pågældende situationer. Der bør være en klar beskrivelse af de berørte myndigheder og deres beføjelser samt af midlerne til at kommunikere mellem de berørte parter. De gældende procedurer bør sikre, at der træffes passende afgørelse hurtigt på grundlag af specifik maritim sagkundskab og passende information, der er til rådighed for den kompetente myndighed.
- (18) Havne, der modtager skibe med behov for hjælp, bør kunne regne med hurtigt at få godtgjort de omkostninger og den eventuelle skade, som indsatsen afstedkommer. I den forbindelse er det vigtigt, at de relevante internationale konventioner anvendes. Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at indføre retlige rammer, der i særlige situationer og i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen giver dem mulighed for at yde kompensation til en havn eller en anden enhed for omkostninger eller økonomiske tab som følge af modtagelsen af et skib. Endvidere bør Kommissionen undersøge eksisterende mekanismer i medlemsstaterne for kompensation til havne og andre enheder for eventuelle økonomiske tab, og den bør på grundlag af en sådan undersøgelse forelægge og evaluere forskellige politiske valgmuligheder.
- (19) Derudover bør medlemsstaterne som led i udarbejdelsen af planerne indsamle oplysninger om potentielle nødområder på kysten, så den kompetente myndighed, når der indtræffer en ulykke eller hændelse på søen, hurtigt og klart kan udpege de områder, der egner sig bedst til at modtage skibe med behov for hjælp. Disse relevante oplysninger bør navnlig omfatte en beskrivelse af visse forhold i de anførte områder og om, hvilket udstyr og hvilke anlæg der findes på stedet, som kan hjælpe med at modtage skibe med behov for hjælp eller bekæmpe følgerne af en ulykke eller forurening.
- (20) Det er vigtigt, at der på passende måde offentliggøres en fortegnelse over de myndigheder, der har ansvar for at beslutte, om et skib skal modtages i et nødområde, og over myndigheder med ansvar for at modtage og behandle alarmkald. Det kan også være nyttigt for deltagerne i søredningsaktioner, herunder for bjærgnings- og bugseringsselskaber, og for myndighederne i nabomedlemsstater, der kan blive berørt af en nødsituation på søen, at have adgang til relevante oplysninger.
- (21) Manglende finansiel forsikring fritager ikke en medlemsstat fra forpligtelsen til at foretage en forhåndsvurdering og træffe beslutning om at acceptere at modtage et skib i et nødområde. De kompetente myndigheder kan kontrollere, om skibet er dækket af en forsikring eller anden effektiv finansiel sikkerhed, der gør det muligt at opnå passende erstatning for de omkostninger og skader, som modtagelsen i et nødområde kan medføre; en sådan kontrol må dog ikke forsinke redningsindsatsen.
- (22) Foranstaltningerne til overvågning af søtrafikken og tilrettelæggelse af skibsruiter har særligt til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at få et reelt kendskab til de skibe, der besejler farvande under deres jurisdiktion, og dermed blive bedre i stand til om nødvendigt at træffe mere effektive foranstaltninger til at imødegå de potentielle risici. I denne forbindelse vil bedre informationsudveksling kunne højne kvaliteten og lette behandlingen af de indsamlede oplysninger.
- (23) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF har medlemsstaterne og Kommissionen gjort store fremskridt med at harmonisere den elektroniske dataudveksling, især om transport af farligt og forurenende gods. SafeSeaNet, som har været under udvikling siden 2002, bør nu etableres som referencenet på fællesskabsplan. Det bør tilstræbes, at SafeSeaNet nedbringer de administrative byrder og omkostningerne for de berørte erhverv og medlemsstaterne. Det bør endvidere sigte mod at fremme en ensartet gennemførelse, hvis det er relevant, af internationale regler om rapportering og underretning.

- (24) Den teknologiske udvikling, ikke mindst inden for anvendelse af rumteknologi til f.eks. radiobøjebaseret skibs- overvågning, billeddannelsessystemer og GNSS («Global Navigation Satellite System» (det globale satellitnavigati- onssystem)), gør det muligt i dag at overvåge søtrafikken længere til havs og dermed opnå en bedre dækning af de europæiske farvande, herunder ved hjælp af LRIT («Long Range Identification and Tracking» (systemer til langtræk- kende identifikation og sporing af skibe)). Hvis sådanne redskaber skal integreres fuldstændigt i trafikovervå- gnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten som oprettet ved direktiv 2002/59/EF, må dette arbejde gøres til genstand for fuldt samarbejde inden for Fælles- skabet.
- (25) For at muliggøre besparelser og undgå unødvendig instal- lering af udstyr om bord på skibe, der sejler i farvande, der er dækket af landbaserede AIS-stationer, bør medlemsstaterne og Kommissionen samarbejde om at fastsætte krav til installering af udstyr til transmission af LRIT-oplysninger, og de bør forelægge passende foran- staltninger for IMO.
- (26) Offentliggørelse af AIS- og LRIT-data afsendt fra skibe bør ikke udgøre en risiko for sikkerheden til søs, maritim sikring og beskyttelse af miljøet.
- (27) For at sikre en optimal brug, der er harmoniseret på fællesskabsplan, af de oplysninger, der indsamles i henhold til direktiv 2002/59/EF om sikkerhed til søs, bør Kommissionen om nødvendigt kunne behandle og bruge disse oplysninger og formidle dem til de myndig- heder, medlemsstaterne har udpeget.
- (28) Her har systemet »Equasis« vist, hvor vigtigt det er at fremme en søfartssikkerhedskultur, navnlig blandt søtransportoperatørerne. Kommissionen bør kunne bidrage til formidlingen, bl.a. gennem dette system, af alle oplysninger i forbindelse med sikkerhed til søs.
- (29) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)⁽¹⁾ centraliserer arbejdsopgaverne i de udvalg, der er nedsat i henhold til fællesskabslovgiv- ningen om sikkerhed til søs, om forebyggelse af forure- ning fra skibe og om beskyttelse af leve- og arbejdsfor- hold om bord. Det nuværende udvalg bør derfor afløses af USS.
- (30) Der bør tillige tages hensyn til ændringerne i de relevante internationale instrumenter.
- (31) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette 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 gennemførel- sesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽²⁾.
- (32) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre direktiv 2002/59/EF med henblik på at anvende efterføl- gende ændringer på internationale konventioner, proto- koller, koder og resolutioner knyttet hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i direktiv 2002/59/EF, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter for- skriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (33) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed⁽³⁾ skal agenturet yde Kommissionen og medlemsstaterne den fornødne bistand med gennemførelsen af direktiv 2002/59/EF.
- (34) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutio- nelle aftale om bedre lovgivning⁽⁴⁾ tilskyndes medlems- staterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (35) Direktiv 2002/59/EF bør derfor ændres i overensstem- melse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer

I direktiv 2002/59/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 2, ændres således:

a) Indledningen affattes således:

»Medmindre andet bestemmes, finder dette direktiv ikke anvendelse på.«.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

b) Litra c) affattes således:

»c) bunkers på skibe med en bruttotonnage under 1 000 og storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.«

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) ændres således:

i) Indledningen affattes således:

»relevante internationale instrumenter«: følgende instrumenter som senest ændret:«.

ii) Følgende led tilføjes:

— »IMO-resolution A.917 (22)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 917 (22) med titlen »Guidelines for the Onboard Use of AIS« som ændret ved IMO-resolution A.956 (23)

— »IMO-resolution A.949 (23)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 949 (23) med titlen »Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance«

— »IMO-resolution A.950 (23)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 950 (23) med titlen »Maritime Assistance Services (MAS)«

— »IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibssulykke«: retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91), der blev vedtaget af IMO's retsudvalg den 27. april 2006, og som blev godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12. til 16. juni 2006.«

b) Litra k) affattes således:

»k) »kompetent myndighed«: en myndighed eller organisation, som af medlemsstaten er udpeget til at udføre opgaver i henhold til dette direktiv.«

c) Følgende litraer indsættes:

»s) »SafeSeaNet«: Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne til gennemførelse af fællesskabslovgivningen

t) »rutefart«: en række sejlads mellem de samme to eller flere havne, enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller med en sådan regelmæssighed eller

hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads

u) »fiskerfartøj«: ethvert fartøj udstyret til kommerciel udnyttelse af levende akvatiske ressourcer

v) »skib med behov for hjælp«: med forbehold af SAR-konventionens bestemmelser om redning af personer, et skib, der befinder sig i en situation, som kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten

w) »LRIT«: et system til langtrækkende identifikation og sporing af skibe i overensstemmelse med regel 19, kapitel V/1, i Solaskonventionen.«

3) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 6a

Fiskerfartøjers brug af automatiske identifikations-systemer (AIS)

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, der fører en medlemsstats flag og er registreret i Fællesskabet, eller som opererer i internationalt farvand eller i en medlemsstats territorialfarvande, eller som lander deres fangst i en medlemsstats havn, skal efter tidsplanen i bilag II, afsnit I, punkt 3, udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS) (klasse A), der opfylder IMO's krav til ydeevne.

I fiskerfartøjer, der er udstyret med AIS, skal systemet holdes i drift konstant. Under ekstraordinære omstændigheder kan AIS afbrydes, såfremt skibsføreren skønner det nødvendigt af hensyn til fartøjets sikkerhed.

Artikel 6b

Brug af systemer til langtrækkende identifikation og sporing af skibe (LRIT)

1. Skibe, der er omfattet af regel 19, kapitel V/1, i Solaskonventionen, og af ydelsesstandarder og funktionskrav, der er vedtaget af IMO, skal have LRIT-udstyr om bord, som er i overensstemmelse med nævnte regel, når de anløber en medlemsstats havn.

Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om fastsættelse af kravene til installation af udstyr til transmission af LRIT-data om bord på skibe, der sejler inden for dækningsområdet af medlemsstaternes landbaserede AIS-stationer, og forelægger alle passende foranstaltninger for IMO.

2. Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om at etablere et europæisk LRIT-datacenter, som skal varetage behandlingen af langtrækkende identifikations- og sporingsdata.«

4) Artikel 12 affattes således:

»Artikel 12

Informationskrav vedrørende transport af farligt gods

1. Uanset deres størrelse må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren, inden skibet lastes, med følgende oplysninger:

- a) de oplysninger, som er nævnt i bilag I, punkt 2
- b) for de i bilag I til MARPOL-konventionen omhandlede stoffer, sikkerhedsdatabladet med oplysning om produkternes fysisk-kemiske kendetegn, herunder, hvis det er relevant, deres viskositet udtrykt i cSt ved 50 °C og deres densitet ved 15 °C samt de øvrige oplysninger, der er i overensstemmelse med IMO-resolution MSC.150(77)
- c) numre til nødopkald af afskiberen eller en anden person eller et andet organ, der ligger inde med oplysninger om produkternes fysisk-kemiske kendetegn og om, hvilke foranstaltninger der skal træffes i en nødsituation.

2. Skibe, der afgår fra en havn uden for Fællesskabet, og som er på vej til en havn i en medlemsstat med farligt eller forurenende gods, skal være i besiddelse af en erklæring fra afskiberen med de oplysninger, der kræves i henhold til stk. 1, litra a), b) og c).

3. Det er afskiberens pligt og ansvar at afgive en sådan erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, hvorom der er afgivet erklæring, jf. stk. 1.«

5) Artikel 14, stk. 2, litra c), affattes således:

- »c) En medlemsstat skal efter anmodning ved hjælp af SafeSeaNet, og såfremt det er strengt nødvendigt af hensyn til sikkerheden til søs, maritim sikring eller beskyttelse af havmiljøet, straks kunne sende oplysninger om et skib og dets farlige eller forurenende

gods til en anden medlemsstats kompetente nationale eller lokale myndighed.«

6) Artikel 15 affattes således:

»Artikel 15

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan undtage skibe i rutefart mellem havne på deres eget område fra bestemmelserne i artikel 4 og artikel 13, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- a) Det pågældende rederi fører en liste over dets skibe i rutefart og sender den til den pågældende kompetente myndighed.
- b) For hver enkelt rejse stilles de i bilag I, punkt 1, eller i givet fald bilag I, punkt 3, angivne oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet skal oprette et internt system, der sikrer, at de nævnte oplysninger døgnet rundt kan sendes direkte til den kompetente myndighed i elektronisk form i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, eller i givet fald artikel 13, stk. 4.
- c) Enhver forskel i forhold til det forventede tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen på eller over tre timer meddeles bestemmelseshavnen eller den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 4 eller i givet fald artikel 13.
- d) Undtagelser indrømmes kun individuelle skibe på en specifik rute.

Ved anvendelsen af første afsnit anses en rute kun for rutefart, hvis den skal drives i mindst en måned.

Undtagelser fra bestemmelserne i artikel 4 og artikel 13 er begrænset til rejser af en planlagt varighed af højst 12 timer.

2. Hvis en international rute drives mellem to eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, kan hver enkelt af de berørte medlemsstater anmode de øvrige medlemsstater om at indrømme en undtagelse for denne rute. Alle involverede medlemsstater, herunder de berørte kyststater, arbejder sammen om at indrømme en undtagelse for den pågældende rute i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.

3. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at betingelserne i stk. 1 og 2 er opfyldt. Hvis blot én af betingelserne ikke længere er opfyldt, inddrager medlemsstaten rederiets undtagelse med øjeblikkelig virkning.

4. Medlemsstaterne sender Kommissionen listen over rederier og skibe, der er indrømmet en undtagelse i henhold til denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.»

7) I artikel 16, stk. 1, indsættes følgende litraer:

»d) skibe, der ikke har anmeldt eller ikke er i besiddelse af et forsikringscertifikat eller af finansiel sikkerhed i henhold til eventuel fællesskabslovgivning og eventuelle internationale regler

e) skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.«

8) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 18a

Foranstaltninger i tilfælde af farlige isforhold

1. Hvis de kompetente myndigheder finder, at der på grund af isforholdene er alvorlig risiko for menneskeliv til søs eller for beskyttelsen af deres eller andre staters hav- eller kystområder:

a) giver de føreren af de skibe, der befinder sig i deres myndighedsområde, eller som ønsker at anløbe eller forlade en af deres havne, de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruiter og isbryderassistance i deres myndighedsområde

b) kan de, uden at det berører hverken pligten til at bistå skibe med behov for hjælp eller andre forpligtelser ifølge relevante internationale regler, forlange, at et skib, der befinder sig i det pågældende område, og som ønsker at anløbe eller forlade en havn eller en terminal eller at forlade et opankringsområde, kan dokumentere, at det opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.

2. Foranstaltningerne i henhold til stk. 1 skal så vidt angår oplysningerne om isforholdene bygge på isvarsler og vejrudsigter fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste, der er anerkendt af medlemsstaten.«

9) Artikel 19 ændres således:

a) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

»Med henblik herpå sender de på forlangende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 12, til de kompetente nationale myndigheder.«

b) Følgende stykke tilføjes som stk. 4:

»4. Medlemsstaterne tager i overensstemmelse med deres nationale lovgivning hensyn til de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker i farvande under deres jurisdiktion.«

10) Artikel 20 affattes således:

»Artikel 20

Den kompetente myndighed for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, der har den nødvendige sagkundskab og beføjelse til på tidspunktet for en redningsindsats på eget initiativ at træffe beslutning om modtagelse af skibe med behov for hjælp.

2. Den eller de i stk. 1 nævnte myndigheder kan, hvis det er relevant, og navnlig i tilfælde af en trussel mod sikkerheden til søs eller beskyttelse af miljøet træffe enhver af de foranstaltninger, der er anført på listen i bilag IV, der ikke er udtømmende.

3. Den eller de i stk. 1 nævnte myndigheder mødes regelmæssigt for at udveksle ekspertise og forbedre de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel. De kan mødes når som helst, hvis der opstår særlige situationer.«

11) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 20a

Planer for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udarbejder planer for modtagelse af skibe for at imødegå trusler, der skyldes skibe med behov for hjælp i farvande under deres jurisdiktion, herunder trusler mod menneskeliv og miljøet. Den eller de i artikel 20, stk. 1, nævnte myndigheder deltager i udarbejdelsen og gennemførelsen af planerne.

2. De i stk. 1 omhandlede planer udarbejdes efter høring af de berørte parter på grundlag af IMO-resolution A.949 (23) og A.950 (23) og skal mindst indeholde:

- a) oplysninger om, hvilken myndighed eller hvilke myndigheder der har ansvaret for at tage imod og behandle alarmkaldene
- b) oplysning om, hvilken kompetent myndighed der har ansvaret for at vurdere situationen og træffe beslutning om at modtage et skib med behov for hjælp i det udpegede nødområde eller nægte skibet adgang hertil
- c) oplysninger om medlemsstaternes kystlinje og alle andre oplysninger, der kan lette en forhåndsvurdering og en hurtig beslutning om valg af nødområde for et skib, herunder en beskrivelse af de miljømæssige, økonomiske og samfundsmæssige faktorer og naturforholdene
- d) oplysninger om procedurerne for vurdering med henblik på at modtage et skib med behov for hjælp i eller nægte det adgang til et nødområde
- e) oplysninger om egnede midler og faciliteter til bistand, redning og forureningsbekæmpelse
- f) oplysninger om internationale samordnings- og beslutningsprocedurer
- g) oplysning om de procedurer vedrørende finansiel garanti og erstatningsansvar, som gælder for skibe, der modtages i et nødområde.

3. Medlemsstaterne offentliggør navnet og kontaktadresser på den eller de i artikel 20, stk. 1, omhandlede kompetente myndigheder og på de myndigheder, der er udpeget til at modtage og behandle alarmkald.

Medlemsstaterne sender på forlangende relevante oplysninger om planerne til de tilgrænsende medlemsstater.

Ved gennemførelsen af de procedurer, der er omhandlet i planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp, sørger medlemsstaterne for, at alle relevante oplysninger stilles til rådighed for de parter, der er involveret i operationerne.

Hvis medlemsstaterne anmoder herom, er modtagerne af de i andet og tredje afsnit omhandlede oplysninger underlagt tavshedspligt.

4. Medlemsstaterne underretter senest den 30. november 2010 Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne artikel.

Artikel 20b

Beslutning om modtagelse af skibe

Den eller de i artikel 20, stk. 1, omhandlede myndigheder træffer beslutning om, hvorvidt et skib modtages i et nødområde efter en forudgående vurdering af situationen på grundlag af de i artikel 20a omhandlede planer. Myndigheden eller myndighederne sikrer, at skibe får adgang til et nødområde, hvis den eller de anser dette for at være den bedste fremgangsmåde med henblik på at beskytte menneskeliv eller miljøet.

Artikel 20c

Finansiel sikkerhed og kompensation

1. Selv om der ikke foreligger en forsikringsattest, jf. artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (*), er medlemsstaterne ikke fritaget for at foretage en forudgående vurdering og træffe den beslutning, der er omhandlet i artikel 20b, og en sådan mangel betragtes ikke i sig selv som tilstrækkelig grund til, at en medlemsstat kan nægte at tage imod et skib i et nødområde.

2. Med forbehold af stk. 1 kan den medlemsstat, der modtager et skib i et nødområde, anmode skibets operatør, agent eller fører om at forelægge en forsikringsattest, jf. artikel 6 i direktiv 2009/20/EF. En sådan anmodning må ikke forsinke modtagelsen af et skib med behov for hjælp.

*Artikel 20d***Kommissionens undersøgelse**

Kommissionen undersøger eksisterende mekanismer i medlemsstaterne for kompensation til havne og andre enheder for eventuelle økonomiske tab som følge af en beslutning, der er truffet i henhold til artikel 20, stk. 1. På grundlag af en sådan undersøgelse forelægger og evaluerer Kommissionen forskellige politiske valgmuligheder. Kommissionen aflægger senest den 31. december 2011 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultatet af en sådan undersøgelse.

(*) EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128.»

12) Følgende artikel indsættes:

*»Artikel 22a***SafeSeaNet**

1. Medlemsstaterne opretter maritime informationssystemer på nationalt eller lokalt plan til behandling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger.

2. De systemer, der oprettes i medfør af stk. 1, skal muliggøre operationel udnyttelse af de indsamlede oplysninger og skal navnlig opfylde kravene i artikel 14.

3. For at sikre effektiv udveksling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger sørger medlemsstaterne for, at de nationale eller lokale systemer, der er oprettet til at indsamle, behandle og opbevare disse oplysninger, kan sammenkobles med SafeSeaNet. Kommissionen sørger for, at SafeSeaNet er operationelt døgnet rundt. Grundprincipperne for SafeSeaNet er fastlagt i bilag III.

4. Med forbehold af stykke 3 sikrer medlemsstater, når de samarbejder inden for rammerne af aftaler inden for Fællesskabet eller som led i grænseoverskridende, interregionale eller transnationale projekter inden for Fællesskabet, at de udviklede informationssystemer eller -net opfylder kravene i dette direktiv, samt at de er kompatible med og forbundne med SafeSeaNet.»

13) Artikel 23 ændres således:

a) Litra c) affattes således:

»c) udvidelse af dækningsområdet for trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet og/eller ajourføring af det med

henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe under hensyntagen til informations- og kommunikationsteknologiens udvikling. Med dette formål samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i relevant omfang om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige skibrutesystemer, med henblik på at forelægge dem for IMO til godkendelse. De samarbejder også i de relevante regionale eller internationale organer om at udvikle langtrækkende identifikations- og sporingsystemer til overvågning af skibstrafikken«.

b) Følgende litra indsættes:

»e) sammenkobling og interoperabilitet mellem nationale systemer til forvaltning af de oplysninger, der er omhandlet i bilag I, samt udvikling og ajourføring af SafeSeaNet.«.

14) Følgende artikel indsættes:

*»Artikel 23a***Behandling og forvaltning af oplysninger om sikkerhed til søs**

1. Kommissionen sikrer i relevant omfang behandling og brug af oplysninger, der indsamles i medfør af dette direktiv, og formidler dem til de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget.

2. Kommissionen bidrager i nødvendigt omfang til udviklingen og driften af systemer til indsamling og formidling af data om sikkerhed til søs, navnlig gennem Equasis-systemet eller andre tilsvarende offentlige systemer.«

15) Artikel 24 affattes således:

*»Artikel 24***Fortrolig behandling af oplysninger**

1. Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og deres nationale lovgivning de nødvendige foranstaltninger til at sikre en fortrolig behandling af de oplysninger, de modtager i medfør af dette direktiv, og at oplysningerne kun anvendes i overensstemmelse med dette direktiv.

2. Kommissionen undersøger mulige problemer med net- og informationsikkerhed og forelægger relevante forslag om ændring af bilag III til forbedring af nettets sikkerhed.«

16) Artikel 27 og artikel 28 affattes således:

»Artikel 27

Ændringer

1. Henvisningerne i dette direktiv til Fællesskabets og IMO's instrumenter, definitionerne i artikel 3 og bilagene kan ændres for at bringe dem i overensstemmelse med bestemmelser i fællesskabs- eller folkeretten, som er vedtaget, ændret eller er trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider dette direktivs anvendelsesområde.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

2. Bilag I, III og IV kan ændres på baggrund af erfaringerne med dette direktiv, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

Artikel 28

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der blev nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

(*) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.«

17) Bilag I, punkt 4, led X, affattes således:

»— X. Andet:

— bunkeroliens art og anslåede mængde for skibe med en bruttotonnage på over 1 000

— driftskonditioner.«

18) I bilag II, afsnit I, indsættes følgende punkt:

»3. Fiskerfartøjer

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a efter følgende tidsplan:

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 24 meter, men under 45 meter: senest den 31. maj 2012

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 18 meter, men under 24 meter: senest den 31. maj 2013

— fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, men under 18 meter: senest den 31. maj 2014.

Nybyggede fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a fra den 30. november 2010.«

19) Bilag III affattes i overensstemmelse med teksten i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. november 2010. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

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

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

Artikel 3

Ikrafttræden

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

*Artikel 4***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG

»BILAG III

ELEKTRONISKE MEDDELELSER OG SAFESEANET

1. **Generelt koncept og opbygning**

Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, SafeSeaNet, skal kunne modtage, opbevare, spore og udveksle informationer vedrørende sikkerheden til søs, sikringen i havne og til søs, beskyttelse af havmiljøet og søfartens og søtransportens effektivitet.

SafeSeaNet er et specialiseret system, der er indført for at lette udvekslingen af oplysninger i elektronisk format mellem medlemsstaterne og for at stille relevante oplysninger til rådighed for Kommissionen i henhold til fællesskabsretten. Det udgøres af et netværk bestående af de nationale SafeSeaNet-systemer i de enkelte medlemsstater og et centralt SafeSeaNet-system, der fungerer som knudepunkt.

SafeSeaNet-netværket forbinder alle de nationale SafeSeaNet-systemer og omfatter også det centrale SafeSeaNet-system.

2. **Forvaltning, drift, udvikling og vedligeholdelse af SafeSeaNet**2.1. *Ansvarsområder*2.1.1. *De nationale SafeSeaNet-systemer*

Medlemsstaterne indfører og vedligeholder et nationalt SafeSeaNet-system med henblik på udveksling af maritime data mellem bemyndigede brugere under ledelse af den kompetente nationale myndighed.

Den kompetente nationale myndighed er ansvarlig for forvaltningen af det nationale system, hvilket omfatter national koordinering af databrugere og -leverandører samt udpegelse af UN/LOCODE-områder, og for at den nødvendige nationale it-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. pkt. 2.3, indføres og vedligeholdes.

Det nationale SafeSeaNet-system giver mulighed for sammenkobling af brugere, der er bemyndiget af den kompetente nationale myndighed, og kan gøres tilgængeligt for identificerede aktører inden for søfarten (redere, agenter, førere, afskibere osv.), når de er bemyndiget af den kompetente nationale myndighed, navnlig med henblik på at lette elektronisk indgivelse af rapporter i henhold til fællesskabsretten.

2.1.2. *Det centrale SafeSeaNet-system*

Kommissionen er ansvarlig for forvaltningen og udviklingen på politikniveau af det centrale SafeSeaNet-system og for opsyn med dette system i samarbejde med medlemsstaterne; i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ har Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen ansvaret for den tekniske gennemførelse.

Det centrale SafeSeaNet-system skal som knudepunkt sammenkoble alle nationale SafeSeaNet-systemer og skal indføre den nødvendige it-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3.

2.2. *Principperne for forvaltningen*

Kommissionen nedsætter en styringsgruppe på højt plan, der vedtager sin egen forretningsorden, og som er sammensat af repræsentanter fra medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på at:

- udarbejde henstillinger til forbedring af effektiviteten og sikkerheden i SafeSeaNet
- yde passende vejledning vedrørende udviklingen af SafeSeaNet
- bistå Kommissionen med en evaluering af SafeSeaNets virkemåde
- godkende grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3, og ændringer heraf.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

2.3. Fagdokumentation vedrørende grænseflade- og funktionskontroldokumentet og SafeSeaNet

Kommissionen udvikler og vedligeholder i tæt samarbejde med medlemsstaterne et grænseflade- og funktionskontroldokument.

Dokumentet skal indeholde en detaljeret beskrivelse af præstationskravene og de procedurer, der gælder for de nationale og centrale dele af SafeSeaNet med henblik på at opfylde de relevante krav i henhold til fællesskabsretten.

Dokumentet skal indeholde bestemmelser om:

- adgangsrettighedsanvisninger for forvaltning af datakvalitet
- sikkerhedsspecifikationer for datatransmission og -udveksling samt
- dataopbevaring på nationalt og centralt plan.

Dokumentet skal angive metoder vedrørende opbevaring og tilgængelighed af data om farligt eller forurenende gods i forbindelse med skibe i rutefart, for hvilke der er indrømmet en undtagelse i henhold til dette direktivs artikel 15.

Fagdokumentation i forbindelse med SafeSeaNet, f.eks. standarder for dataudvekslingsformat, brugervejledninger og specifikationer vedrørende netsikkerhed, skal udvikles og vedligeholdes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne.

3. Udveksling af data ved hjælp af SafeSeaNet

Systemet skal benytte erhvervets standarder og kunne fungere sammen med de offentlige og private systemer, der benyttes til at udarbejde, levere eller modtage data inden for SafeSeaNet.

Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om undersøgelser af systemernes funktionsdygtighed og udvikling, således at de i videst muligt omfang sikrer, at dataleverandører, herunder redere, agenter, operatører, afskibere og de relevante myndigheder, kun skal indgive data én gang. Medlemsstaterne sikrer, at de indgivne data kan anvendes i forbindelse med enhver relevant rapportering, anmeldelse og VTMS-systemer (Vessel Traffic Management and Information Systems).

De elektroniske meddelelser, der udveksles i overensstemmelse med dette direktiv og de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen, skal formidles gennem SafeSeaNet. Med henblik herpå skal medlemsstaterne udvikle og vedligeholde de nødvendige grænseflader til elektronisk datatransmission til SafeSeaNet.

Er det i medfør af internationalt vedtagne regler tilladt at overføre LRIT-data vedrørende skibe fra tredjelande, skal SafeSeaNet benyttes til at formidle de LRIT-data, der er meddelt i henhold til dette direktivs artikel 6b, til medlemsstaterne på et hensigtsmæssigt sikkerhedsniveau.

4. Sikkerhed og adgangsrettigheder

Det centrale SafeSeaNet-system og de nationale SafeSeaNet-systemer skal opfylde kravene i dette direktiv for så vidt angår informationernes fortrolige karakter og de sikkerhedsprincipper og specifikationer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, navnlig hvad angår adgangsrettigheder.

Medlemsstaterne skal identificere alle brugere, der har fået tildelt en rolle og adgangsrettigheder i henhold til grænseflade- og funktionskontroldokumentet.»

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/18/EF

af 23. april 2009

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

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligs-
udvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der bør opretholdes et højt generelt sikkerhedsniveau
inden for søtransporten i Europa og træffes enhver foran-
staltning for at nedbringe antallet af ulykker eller
hændelser til søs.(2) En hurtig gennemførelse af tekniske undersøgelser af
ulykker til søs 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.⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af
30.3.2008, s. 546), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C
184 E af 22.7.2008, s. 23.), Europa-Parlamentets holdning af
24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af
26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning
af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).(3) Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af
21. april 2004 om øget sikkerhed til søs ⁽⁴⁾ Kommissi-
onen til hurtigt at forelægge et forslag til direktiv om
undersøgelser af skibulykker.(4) I artikel 2 i De Forenede Nationers havretskonvention af
10. december 1982 (i det følgende benævnt »UNCLOS«)
bestemmes det, at kyststater har ret til at undersøge
årsagen til enhver form for ulykke til søs, 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 kyst-
staten.(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 regel I/21 i den internationale konvention af
1. november 1974 om sikkerhed for menneskeliv på
søen (i det følgende benævnt »Solas 74«), den internati-
onale konvention af 5. april 1966 om lastelinjer og den
internationale konvention af 2. november 1973 om fore-
byggelse 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 koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instru-
menter, som er vedlagt som bilag til IMO-forsamlingens
resolution A.996(25) af 29. november 2007, under-
streges 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 denne kode
fastsættes det endvidere, at flagstaterne skal være forbe-
redte til at stille kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere
til rådighed til dette formål, uanset hvor ulykken eller
hændelsen finder sted.⁽⁴⁾ EUT C 104 E af 30.4.2004, s. 730.

- (8) Der bør tages hensyn til koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der er knyttet som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.849(20) af 27. november 1997 (i det følgende benævnt »IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs«), 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 IMO-forsamlingens resolution A.861(20) af 27. november 1997 og resolution MSC.163(78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen af 17. maj 2004, hvori der gives en definition af »voyage data recorders« (udstyr til registrering af rejsedata).
- (9) Søfarende anerkendes som en særlig kategori af arbejdstagere og kan som følge af søfartserhvervets internationale karakter og de forskellige retsområder, som de kommer i kontakt med, have behov for særlig beskyttelse, især ved kontakt med offentlige myndigheder. For at forbedre søfartssikkerheden bør søfarende kunne regne med fair behandling i forbindelse med en skibssulykke. De søfarendes menneskerettigheder og værdighed bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhedsundersøgelser bør gennemføres hurtigt og på en fair måde. Medlemsstaterne bør på denne baggrund og i overensstemmelse med deres nationale lovgivning anvende de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker.
- (10) Inden for rammerne af deres retssystemer bør medlemsstaterne beskytte vidneudsagn om søulykker og forhindre, at sådanne vidneudsagn benyttes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser med henblik på at forhindre diskrimination af eller repressalier mod vidner på grund af deres deltagelse i sikkerhedsundersøgelsen.
- (11) 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 højhastighedspassagerfartøjer⁽¹⁾ 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 vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs åbner mulighed herfor, at foretage enhver undersøgelse af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer.
- (12) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet⁽²⁾ bestemmes det, at medlemsstaterne skal overholde bestemmelserne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs og sikre, at resultaterne af ulykkesundersøgelser offentliggøres hurtigst muligt efter deres færdiggørelse.
- (13) Det er overordentlig vigtigt for en effektiv konstatering af omstændigheder og årsager ved ulykker eller hændelser, der involverer søgående fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, at der foretages en upartisk sikkerhedsundersøgelse af de pågældende ulykker og hændelser. En sådan undersøgelse bør derfor foretages af kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere under kontrol af en uafhængig instans eller enhed, som skal have de nødvendige beføjelser for at undgå interessekonflikter.
- (14) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med deres lovgivning vedrørende beføjelserne for de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, og i givet fald i samarbejde med disse myndigheder, sikre de ansvarlige for den tekniske undersøgelse de bedst mulige betingelser for at udføre deres arbejde.
- (15) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁽³⁾.
- (16) Medlemsstaterne bør sikre, at deres 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 vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.
- (17) I princippet bør hver ulykke eller hændelse til søs kun gøres til genstand for én enkelt undersøgelse udført af én medlemsstat eller en hovedansvarlig medlemsstat med deltagelse af andre stater med en væsentlig interesse i sagen. I særlige og velbegrundede tilfælde, der berører to eller flere medlemsstater i forbindelse med skibets flagstat, stedet for ulykken eller hændelsen til søs eller ofrenes nationalitet, kan der gennemføres sideløbende undersøgelser.
- (18) En medlemsstat kan efter fælles aftale overdrage opgaven med at lede en sikkerhedsundersøgelse af en ulykke eller hændelse til søs (i det følgende benævnt »sikkerhedsundersøgelse«) eller specifikke dele af en sådan undersøgelse til en anden medlemsstat.

(1) EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

(2) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

(3) EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

- (19) Medlemsstaterne bør bestræbe sig mest muligt på ikke at beregne sig dækning af omkostninger ved bistand, der ydes efter anmodning inden for rammerne af sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, bør medlemsstaterne træffe aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.
- (20) I henhold til regel V/20 under Solas 74 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 («voyage data recorder» (VDR) — sort boks) med henblik på at lette undersøgelser af ulykker. Da sådant udstyr har stor betydning for udformningen af en politik for forebyggelse af skibsumlykker, bør det systematisk være påkrævet på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.
- (21) De oplysninger, der stilles til rådighed via et system til registrering af rejsedata eller andre elektroniske anordninger, kan dels benyttes efter en ulykke eller hændelse til søs med henblik på at undersøge årsagerne, dels bruges forebyggende i kraft af oplysninger om de omstændigheder, der kan føre til sådanne situationer. Medlemsstaterne bør sikre, at sådanne oplysninger, når de er til rådighed, anvendes hensigtsmæssigt til begge formål.
- (22) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ 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 ulykker til søs, under behørig hensyntagen til de forskellige retssystemer i medlemsstaterne og i overensstemmelse med vedtagne internationale principper.
- (23) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring og analysen af eksisterende rapporter om ulykker til søs.
- (24) Alle relevante erfaringer fra sikkerhedsundersøgelser bør tages i betragtning ved udformning eller ændring af en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.
- (25) Medlemsstaterne og Fællesskabet bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en sikkerhedsundersøgelse.
- (26) Da formålet med en teknisk sikkerhedsundersøgelse er at forebygge ulykker og hændelser til søs, bør resultaterne og sikkerhedsanbefalingerne under ingen omstændigheder placere skyld eller ansvar.
- (27) Målet for dette direktiv, 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 omfang og virkninger bedre nås 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 dette mål.
- (28) 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 Kommissionen ⁽²⁾.
- (29) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv med henblik på at anvende efterfølgende ændringer på internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner knyttet hertil samt til at vedtage eller ændre den fælles tilgang vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (30) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽³⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

1. Formålet med dette direktiv er at forbedre sikkerheden til søs og forebyggelsen af forurening fra skibe og mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs ved at:

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

a) fremme en hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser og en grundig analyse af ulykker og hændelser til søs for at fastslå årsagerne til dem, og

b) sikre en rettidig og nøjagtig indberetning af sikkerhedsundersøgelser og af forslag til afhjælpende foranstaltninger.

2. Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld. Medlemsstaterne skal dog sikre, at undersøgelsesinstansen eller -enheden (i det følgende benævnt »undersøgelsesinstans«) ikke undlader at foretage en tilbundsgående rapportering af årsagerne til ulykken eller hændelsen til søs, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som

- a) involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag
- b) finder sted i medlemsstaternes ydre og indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, eller
- c) har betydning for andre af medlemsstaternes væsentlige interesser.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som kun involverer:

- a) krigsskibe eller troppetransportskibe eller andre skibe, der tilhører eller anvendes af en medlemsstat udelukkende til statslige, ikke-erhvervs-mæssige formål
- b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervs-mæssigt, medmindre de er eller bliver bemandede og beforder mere end 12 passagerer i erhvervs-mæssigt øjemed
- c) flod- og kanalfartøjer, som sejler ad indre vandveje
- d) fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter
- e) faste offshore-boreenheder.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »IMO-kode vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs«: koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af IMO-forsamlingen

ved resolution A.849(20) af 27. november 1997 i dens ajourførte udgave.

2) Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs:

- a) »ulykke til søs«
- b) »meget alvorlig ulykke«
- c) »hændelse til søs«
- d) »sikkerhedsundersøgelse af ulykke eller hændelse til søs«
- e) »stat med hovedansvaret for undersøgelsen«
- f) »stat med en væsentlig interesse i sagen«.

3) Udtrykket »alvorlig ulykke« skal forstås i overensstemmelse med de ajourførte definitioner i cirkulære MSC-MEPC.3/-Circ.3 fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og Komité til Beskyttelse af Havmiljøet af 18. december 2008.

4) »IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsulykke«: retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91) som vedtaget af IMO's juridiske komité den 27. april 2006 og som godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12.-16. juni 2006.

5) Udtrykkene »ro-ro-færge« og »højhastighedspassagerfartøj« skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv 1999/35/EF.

6) »Udstyr til registrering af rejsedata« (Voyage data recorder (i det følgende benævnt »VDR-sort boks«) skal forstås i overensstemmelse med definitionen i IMO-forsamlingens resolution A.861 (20) og resolution MSC.163 (78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen.

7) Ved »sikkerhedsanbefaling« forstås et forslag, herunder til registrerings- og kontrolformål, der er fremsat af:

a) undersøgelsesinstansen i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller hvor det er relevant

b) Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse og resultaterne af opklaringsarbejdet.

Artikel 4

Sikkerhedsundersøgelsernes status

1. Medlemsstaterne definerer i overensstemmelse med deres retssystemer sikkerhedsundersøgelsens retlige status således, at sådanne undersøgelser kan foretages så effektivt og hurtigt som muligt.

Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres lovgivning og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige undersøgelse, at sikkerhedsundersøgelser:

- a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og
- b) ikke i urimelig grad hindres, suspenderes eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.

2. De regler, som medlemsstaterne skal fastsætte, skal bl.a., i overensstemmelse med det permanente samarbejde, der er omhandlet i artikel 10, indeholde bestemmelser, som giver mulighed for:

- a) samarbejde og gensidig bistand i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, som ledes af andre medlemsstater, eller overdragelse til en anden medlemsstat af opgaven med at lede en sådan undersøgelse i henhold til artikel 7, og
- b) koordination af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesinstanser udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.

Artikel 5

Undersøgelserforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesinstans gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter meget alvorlige ulykker til søs,

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

2. I tilfælde af alvorlige søulykker gennemfører undersøgelsesinstansen endvidere en foreløbig vurdering med henblik på at

afgøre, hvorvidt den skal foretage en sikkerhedsundersøgelse eller ej. Træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om ikke at foretage en sikkerhedsundersøgelse, skal begrundelsen for denne afgørelse registreres og meddeles i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3.

I tilfælde af enhver anden ulykke eller hændelse til søs træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse eller ej.

I de afgørelser, der er omhandlet i første og andet afsnit, tager undersøgelsesinstansen hensyn til, hvor alvorlig ulykken eller hændelsen til søs er, hvilken type fartøj og/eller last der er involveret, og om sikkerhedsundersøgelsen kan føre til, at ulykker og hændelser kan forebygges i fremtiden.

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. De ansvarlige for sikkerhedsundersøgelser kan i særlige tilfælde fravige den fælles metodologi, når det er begrundet ud fra et professionelt skøn, og det er nødvendigt for at nå undersøgelsens mål. Kommissionen vedtager eller ændrer den fælles metodologi i forbindelse med dette direktiv under hensyntagen til alle relevante erfaringer med sikkerhedsundersøgelser.

Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

Artikel 6

Underretningsforpligtelse

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

Artikel 7

Hovedansvar for og deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

1. I princippet bør en ulykke eller hændelse til søs kun gøres til genstand for en enkelt undersøgelse, der gennemføres af en medlemsstat eller en hovedansvarlig medlemsstat med deltagelse af andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen.

Ved sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater, samarbejder de berørte medlemsstater derfor med henblik på hurtigt at nå til enighed om, hvem af dem der skal lede undersøgelsen. De bestræber sig mest muligt på at blive enige om, hvordan undersøgelsen skal foretages. Inden for rammerne heraf har andre stater med en væsentlig interesse i sagen samme rettigheder og adgang til vidner og dokumentation som den medlemsstat, der foretager sikkerhedsundersøgelsen. De har også ret til at få deres synspunkt taget med i betragtning af den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen.

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

Medlemsstaterne afholder sig fra at træffe foranstaltninger, der uretmæssigt vil kunne hindre, udsætte eller forsinke gennemførelsen af en sikkerhedsundersøgelse i henhold til dette direktiv.

2. Uanset stk. 1 er hver medlemsstat ansvarlig for sikkerhedsundersøgelsen og samordningen med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der foreligger en fælles aftale om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

3. En medlemsstat kan i konkrete tilfælde, uden at dette berører dens forpligtelser i henhold til dette direktiv og til folkeretten, efter fælles aftale overdrage en anden medlemsstat hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse eller specifikke opgaver i forbindelse med en sådan undersøgelse.

4. Er en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj involveret i en ulykke eller hændelse til søs, indledes undersøgelsesproceduren af den medlemsstat, i hvis territorialfarvand eller indre farvand, som defineret i UNCLOS, ulykken eller hændelsen finder sted, eller, hvis ulykken eller hændelsen finder sted i andre farvande, af den medlemsstat i hvis territorialfarvand ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet sidst har befundet sig. Den pågældende medlemsstat vil fortsat have ansvaret for sikkerhedsundersøgelsen og for koordinationen

mellem andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

Artikel 8

Undersøgelsesinstanser

1. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsundersøgelser gennemføres under ansvar af en permanent, upartisk undersøgelsesinstans, som skal have de nødvendige beføjelser, og af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

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

Indlandsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag, fastlægger et uafhængigt kontaktpunkt for samarbejde om undersøgelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c).

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, sørger for, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen undersøgelsesinstans eller i enhver anden undersøgelsesinstans, som de har overdraget sikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, og som har modtaget alle relevante oplysninger for sikkerhedsundersøgelsen, 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 vrage, 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 VDR-udstyr, 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 analyser af 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 vil kunne anses for at 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 ulykker til søs, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dens uafhængighed i fare.

Artikel 9

Fortrolighed

Med forbehold af direktiv 95/46/EF sikrer medlemsstaterne inden for rammerne af deres retssystemer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, medmindre den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat bestemmer, at der er en væsentlig samfundsinteresse forbundet med deres videregivelse:

- a) alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser og noter, som undersøgelsesinstansen har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelsen

- b) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen
- c) oplysninger vedrørende personer, der har været involveret i ulykken eller hændelsen til søs, som er af særlig følsom eller privat art, herunder helbredsoplysninger.

Artikel 10

Permanent samarbejde

1. Medlemsstaterne etablerer i tæt samarbejde med Kommissionen et permanent samarbejde, der gør det muligt for deres respektive undersøgelsesinstanser at samarbejde indbyrdes 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 forskrifts-proceduren i artikel 19, stk. 2.

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

- a) sætte undersøgelsesinstanser i stand til at dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vrugdele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra VDR-sort boks 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) forvalte tidlige varslingsystemer hensigtsmæssigt som omhandlet i artikel 16

- f) udarbejde regler for fortrolig udveksling under overholdelse af nationale regler af vidneforklaringer og databehandling samt andre oplysninger som omhandlet i artikel 9, også i forhold til tredjelande

- g) tilrettelægge relevante uddannelsesaktiviteter for enkelte undersøgelsesmedarbejdere, hvor dette er hensigtsmæssigt

- h) fremme samarbejdet med tredjelandes undersøgelsesinstanser og samarbejdet med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv
- i) tilvejebringe relevante oplysninger til de undersøgelsesinstanser, der foretager sikkerhedsundersøgelsen.
- c) forhindre forstyrrelse fra andet udstyr, som med rimelighed kan anses for at være relevant for sikkerhedsundersøgelsen af ulykken
- d) indsamle og sikre alt bevismateriale hurtigst muligt i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser.

Artikel 11

Omkostninger

1. Hvis en sikkerhedsundersøgelse involverer to eller flere medlemsstater, ydes der ikke vederlag for arbejdet.
2. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, træffer medlemsstaterne aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.

Artikel 12

Samarbejde med tredjelande med en væsentlig interesse i sagen

1. Medlemsstaterne samarbejder i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser i videst muligt omfang med tredjelande, der har en væsentlig interesse i sagen.
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 sikkerhedsundersøgelse, der gennemføres af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke kravene om gennemførelse og indberetning af sikkerhedsundersøgelser i henhold til dette direktiv. Hvis et tredjeland, der har en væsentlig interesse i sagen, har hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse, der involverer en eller flere medlemsstater, kan medlemsstaterne beslutte ikke at foretage en sideløbende sikkerhedsundersøgelse, forudsat at den sikkerhedsundersøgelse, som tredjelandet er hovedansvarlig for, foretages i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.

Artikel 13

Sikring af bevismateriale

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at parter, der er berørt af ulykker og hændelser 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 VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger, for perioden før, under og efter en ulykke
- b) sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives eller på anden måde ændres

Artikel 14

Ulykkesrapporter

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

En undersøgelsesinstans kan beslutte, at en sikkerhedsundersøgelse, der ikke vedrører en meget alvorlig eller eventuelt en alvorlig ulykke til søs, og hvis resultat ikke indebærer mulighed for at forebygge ulykker og hændelser i fremtiden, afsluttes med en forenklet rapport, der offentliggøres.

2. Undersøgelsesinstanserne gør så vidt muligt den i stk. 1 omhandlede rapport, herunder dens konklusioner og eventuelle anbefalinger, tilgængelig for offentligheden og navnlig søfartssektoren 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, forenkledede eller midlertidige rapport til Kommissionen. Den tager hensyn til Kommissionens eventuelle tekniske bemærkninger til den endelige rapport, som ikke berører de faktiske resultater af undersøgelsen, med henblik på at forbedre rapportens kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at nå dette direktivs mål.

Artikel 15

Sikkerhedsanbefalinger

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til undersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger, og, hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten.
2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse og de samlede resultater af opklaringsarbejdet.
3. En sikkerhedsanbefaling 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 sikkerhedsundersøgelsen finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på fællesskabsplan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den straks Kommissionen om behovet for en tidlig varsling, jf. dog undersøgelsesinstansens ret til at foretage tidlig varsling.

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

*Artikel 17***Europæisk database for ulykker til søs**

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 Ulykker til Søs (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)).

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke myndigheder der er berettigede til at opnå adgang til databasen.

3. Undersøgelsesinstanserne i medlemsstaterne anmelder ulykker og hændelser til søs til Kommissionen i henhold til modellen i bilag II. De forsyner også Kommissionen med data fra sikkerhedsundersøgelser i overensstemmelse med ordningen for EMCIP-databasen.

4. Kommissionen og medlemsstaterne udvikler databaseordningen og en metode for anmeldelse af data inden for passende tidsfrister.

*Artikel 18***Fair behandling af søfarende**

I overensstemmelse med national lovgivning skal medlemsstaterne tage hensyn til de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibssulykke i farvande under deres jurisdiktion.

*Artikel 19***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Artikel 20***Ændringsbeføjelser**

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

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

Kommissionen kan også ændre bilagene efter samme procedure.

Ændringer i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i medfør af artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

*Artikel 21***Yderligere foranstaltninger**

Dette direktiv er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger om søfartssikkerhed, 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 eller bringer virkeliggørelsen af dets mål i fare.

*Artikel 22***Sanktioner**

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

*Artikel 23***Rapport om gennemførelsen**

Kommissionen forelægger hvert femte år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv og foreslår om nødvendigt, hvilke yderligere skridt der anses for nødvendige i lyset af anbefalingerne i rapporten.

*Artikel 24***Ændringer af eksisterende retsakter**

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

*Artikel 25***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 17. juni 2011.

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

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

*Artikel 26***Ikrafttræden**

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

*Artikel 27***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG I

Undersøgelserapportens indhold

Indledning

Her oplyses det, hvad der er sikkerhedsundersøgelsens eneste formål, og det angives, 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 sikkerhedsundersøgelsen.)

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 begrunde analysen og lette forståelsen.

Disse afsnit skal navnlig indeholde følgende oplysninger:

2.1. Skibsdata

Flagstat/registreringssted

Identifikation

Væsentligste kendetegn

Rederi og operatør

Konstruktionsdata

Minimumsbemanning

Autoriseret last.

2.2. Sejladsdata

Anløbshavne

Sejladstype

Oplysninger om lasten

Bemanning.

2.3. Oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs

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

Reaktionstid

Trufne foranstaltninger

Resultater.

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. Denne del omfatter også eventuelle relevante enkeltheder i den foretagne sikkerhedsundersøgelse, herunder resultaterne af undersøgelser eller afprøvninger.

4. ANALYSE

Denne del omfatter en række specifikke afsnit, hvorunder de enkelte hændelser af betydning analyseres, med bemærkninger i relation til resultaterne af eventuelle relevante undersøgelser eller afprøvninger, der er gennemført under sikkerhedsundersøgelsen, og til eventuelle sikkerhedstiltag, som man allerede har gennemført for at forebygge 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, forvaltning i land 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 mangler eller er utilstrækkelige.

5. KONKLUSIONER

I denne del opsummeres de konstaterede medvirkende faktorer og de manglende eller utilstrækkelige foranstaltninger (materielle, funktionelle, symbolske eller proceduremæssige), i forbindelse med hvilke der bør udvikles sikkerhedstiltag med henblik på at forebygge 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, retnings tjenester, internationale søfartsorganisationer og europæiske institutioner, med henblik på at forebygge ulykker til søs.

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

7. TILLÆG

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 Ulykker til Søs)

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.

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
 - 33. Kortfattet beskrivelse af grundene til ikke at gennemføre en sikkerhedsundersøgelse.
-

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/20/EF

af 23. april 2009

om rederes forsikring mod søretlige krav

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾,

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et af elementerne i Fællesskabets søtransportpolitik er at forbedre handelsskibsfartens kvalitet ved i højere grad at gøre alle erhvervsoperatører ansvarlige.
- (2) Der er allerede truffet afskrækkende foranstaltninger ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser ⁽⁴⁾.
- (3) Den 9. oktober 2008 vedtog medlemsstaterne en erklæring, hvori de enstemmigt anerkendte vigtigheden af samtlige medlemsstaters anvendelse af protokollen af 1996 til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav.
- (4) Forpligtelsen til at have forsikring bør gøre det muligt at beskytte de skadelidte bedre. Den bør desuden bidrage til at udelukke substandardskibe og gøre det muligt at genskabe konkurrencen mellem operatørerne. Den Internationale Søfartsorganisation har desuden i sin resolution A.898(21) opfordret staterne til at tilskynde redere til at være forsvarligt forsikret.

(5) Hvis bestemmelserne i dette direktiv ikke overholdes, bør der rådes bod herpå. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (omarbejdning) ⁽⁵⁾ indeholder allerede bestemmelser om tilbageholdelse af skibe, hvis de certifikater, der skal forefindes om bord, mangler. Det er dog hensigtsmæssigt, at der gives mulighed for at bortvise et skib, hvis der ikke forefindes et forsikringscertifikat om bord. De nærmere bestemmelser for bortvisningen bør gøre det muligt at afhjælpe situationen inden for en rimelig frist.

(6) Målene for dette direktiv, nemlig at indføre og iværksætte hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransportpolitikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås 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 —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Ved dette direktiv fastsættes de regler, der finder anvendelse på visse aspekter af rederes forsikring mod søretlige krav.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på skibe med en bruttonnage på 300 eller derover.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på krigsskibe, marinhjælpskibe eller andre skibe, som ejes eller drives af en stat og benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

3. Dette direktiv berører ikke de ordninger, der er indført ved gældende retsakter i den pågældende medlemsstat, og som er opført på listen i bilaget.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29.3.2007 (EUT C 27 E af 31.1.2008, s. 166), Rådets fælles holdning af 9.12.2008 (EUT C 330 E af 30.12.2008, s. 7) og Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11.

⁽⁵⁾ Se side 57 i denne EUT.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) »reder«: den registrerede ejer af et søgående skib, eller enhver anden person, som f.eks. bareboatbefragteren, der har ansvaret for skibets drift
- b) »forsikring«: forsikring med eller uden selvrisiko, som omfatter f.eks. skadesforsikring af den type, der for øjeblikket udbydes af den internationale gruppe af P & I, og andre effektive former for forsikring (herunder dokumenteret selv-forsikring) samt finansiel sikkerhed med tilsvarende dækningsbetingelser
- c) »konventionen af 1996«: den konsoliderede tekst til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), som ændret ved 1996-protokollen.

Artikel 4

Forsikring mod søretlige krav

1. Den enkelte medlemsstat stiller krav om, at redere af skibe, der fører dens flag, har forsikring, der dækker sådanne skibe.
2. Den enkelte medlemsstat stiller krav om, at redere af skibe, der fører en anden stats flag, har forsikring, hvis sådanne skibe anløber en havn under denne medlemsstats jurisdiktion. Dette er ikke til hinder for, at medlemsstaterne i overensstemmelse med international ret, kan stille krav om efterlevelse af denne forpligtelse, hvis sådanne skibe sejler i deres territorialfarvande.
3. Den i stk. 1 og 2 nævnte forsikring skal dække søretlige krav, jf. dog begrænsningen i henhold til konventionen af 1996. Forsikringsbeløbet for hvert enkelt skib pr. ulykke er det samme som det relevante maksimumsbeløb for begrænsning af ansvaret, som fastsat i konventionen af 1996.

Artikel 5

Inspektioner, overholdelse, bortvisning fra havne og nægtelse af adgang til havne

1. Den enkelte medlemsstat sikrer, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF omfatter kontrol af, at et certifikat som omhandlet i artikel 6 forefindes om bord.

2. Hvis det i artikel 6 omhandlede certifikat ikke forefindes om bord, og uden at dette berører bestemmelserne i direktiv 2009/16/EF om tilbageholdelse af skibe af sikkerhedsmæssige årsager, kan den kompetente myndighed udstede en afgørelse om bortvisning til skibet, som meddeles Kommissionen, de øvrige medlemsstater og den berørte flagstat. Som følge af udstedelsen af denne afgørelse om bortvisning nægter alle medlemsstater dette skib adgang til deres havne, indtil rederen meddeler det i artikel 6 omhandlede certifikat.

Artikel 6

Forsikringsdokumenter

1. Eksistensen af den forsikring, der er omhandlet i artikel 4, skal attesteres ved et eller flere certifikater, der er udstedt af forsikringssselskabet og som skal forefindes om bord på skibet.
2. De af forsikringssselskabet udstedte certifikater skal indeholde følgende oplysninger:
 - a) skibets navn, dets IMO-nummer og registreringshavn
 - b) rederens navn og hovedforretningssted
 - c) forsikringstype og varighed
 - d) forsikringssselskabets navn og hovedforretningssted, og i givet fald forretningsstedet, hvor forsikringen er tegnet.
3. Er certifikaterne ikke affattet på engelsk, fransk eller spansk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

Artikel 7

Sanktioner

Med henblik på artikel 4, stk. 1, fastsætter medlemsstaterne de sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 8

Rapporter

Kommissionen forelægger hvert tredje år, og første gang inden den 1. januar 2015, Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv.

*Artikel 9***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv før den 1. januar 2012. De underretter straks Kommissionen herom.

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

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

*Artikel 10***Ikrafttræden**

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

*Artikel 11***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG

- Den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening
 - Den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen)
 - Den internationale konvention af 2001 om det privatretlige ansvar for skader ved bunkerolieforurening (bunkeroliekonventionen)
 - Den internationale Nairobi-konvention af 2007 om fjernelse af skibsvrag (vragfjernelseskonventionen)
 - Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer.
-

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/21/EF

af 23. april 2009

om opfyldelse af kravene til flagstater

(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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾,

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikkerheden for Fællesskabets skibsfart og for borgere, der benytter den, og beskyttelse af miljøet bør være sikret til enhver tid.
- (2) For international søfart er der ved vedtagelsen af en række konventioner, som Den Internationale Søfartsorganisation (i det følgende benævnt »IMO«) er depositar for, blevet indført en omfattende ordning til forbedring af sikkerheden til søs og beskyttelse af miljøet mod forurening fra skibe.
- (3) Ifølge bestemmelserne i De Forenede Nationers havrets-konvention fra 1982 (UNCLOS) og de konventioner, som IMO er depositar for (i det følgende benævnt »IMO-konventionerne«), er de stater, der er part i disse instrumenter, ansvarlige for at indføre sådan lovgivning og træffe alle andre nødvendige foranstaltninger, for at

disse instrumenter får deres fulde virkning, således at det sikres, at et skib, for så vidt angår sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet, er egnet til den brug, det er bestemt til, og bemannet med kompetente søfolk.

- (4) Der bør tages behørigt hensyn til konventionen om søfarendes arbejdsstandarder, der blev vedtaget af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) i 2006, der også behandler flagstatrelaterede forpligtelser.
- (5) Den 9. oktober 2008 vedtog medlemsstaterne en erklæring, hvori de enstemmigt anerkendte betydningen af, at de internationale konventioner vedrørende flagstaters forpligtelser finder anvendelse for at forbedre sikkerheden til søs og bidrage til at forebygge forurening fra skibe.
- (6) Gennemførelse af de procedurer, som IMO har anbefalet i MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 af 20. december 2004 om overflytning af skibe mellem stater, bør dels styrke reglerne om flagskifte i IMO-konventionerne og i fællesskabslovgivningen om søfartssikkerhed, dels skabe større gennemsigtighed i flagstaternes indbyrdes forhold til gavn for sikkerheden til søs.
- (7) Tilgængeligheden af oplysninger om skibe, der fører en medlemsstats flag, og skibe, der er slettet af registeret i en medlemsstat, bør gøre en højkvalitetsflådes præstationer mere gennemsigtige og medvirke til en bedre overvågning af flagstatens forpligtelser og til sikring af lige vilkår for administrationerne.
- (8) For at hjælpe medlemsstaterne med yderligere at forbedre deres effektivitet som flagstater bør der regelmæssigt gennemføres en audit af deres administration.
- (9) En kvalitetscertificering af administrative procedurer ifølge Den Internationale Standardiseringsorganisations (ISO) standarder eller tilsvarende standarder skulle yderligere garantere lige vilkår for administrationerne.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29.3.2007 (EUT C 27 E af 31.1.2008, s. 140), Rådets fælles holdning af 9.12.2008 (EUT C 330 E af 30.12.2008, s. 13) og Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

(10) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette 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 gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.

(11) Målene for dette direktiv, nemlig at indføre og iværksætte hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransportpolitikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand

1. Dette direktiv har til formål:

- a) at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder de forpligtelser, som påhviler dem som flagstater, og
- b) at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler under en medlemsstats flag.

2. Dette direktiv berører ikke Fællesskabets søtransportlovgivning, som er opregnet i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) ⁽²⁾ og Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) ⁽³⁾.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på administrationen i den stat, hvis flag skibet fører.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 167 af 2.7.1999, s. 33.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) »skib«: et skib eller et fartøj, der fører en medlemsstats flag, og som falder inden for de relevante IMO-konventioners anvendelsesområde, og for hvilket der kræves et certifikat
- b) »administration«: de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvis flag skibet fører
- c) »anerkendt organisation«: en organisation, som er anerkendt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (omarbejdning) ⁽⁴⁾
- d) »certifikater«: myndighedscertifikater, der er udstedt i henhold til de relevante IMO-konventioner
- e) »IMO-audit«: audit, der gennemføres i overensstemmelse med bestemmelserne i resolution A.974 (24), der blev vedtaget af IMO-forsamlingen den 1. december 2005.

Artikel 4

Betingelser for tilladelse til drift af et skib på det tidspunkt, hvor det får ret til at føre en medlemsstats flag

1. Inden den pågældende medlemsstat giver tilladelse til drift af et skib, som har fået ret til at føre dens flag, træffer den de foranstaltninger, den finder relevante, for at sikre, at det pågældende skib opfylder de gældende internationale regler og forskrifter. Den undersøger især skibets sikkerhedshistorie på alle rimelige måder. Den rådfører sig om nødvendigt med den tidligere flagstat for at få fastslået, hvorvidt udestående fejl og mangler eller sikkerhedsspørgsmål, som sidstnævnte har konstateret, fortsat ikke er afhjulpet.

2. Når en anden flagstat anmoder om oplysninger om et skib, der tidligere har ført en medlemsstats flag, giver denne medlemsstat omgående den anmodende flagstat nærmere oplysninger om udestående fejl og mangler samt alle andre relevante oplysninger af betydning for sikkerheden.

⁽⁴⁾ Se side 11 i denne EUT.

Artikel 5

Tilbageholdelse af et skib, der fører en medlemsstats flag

Når administrationen bliver underrettet om, at et skib, der fører den pågældende medlemsstats flag, tilbageholdes af en havnestat, påser den, at der i overensstemmelse med de procedurer, den har fastsat herfor, træffes korrigerende foranstaltninger, således at skibet bringes i overensstemmelse med de relevante IMO-konventioner.

Artikel 6

Ledsageforanstaltninger

Medlemsstaterne sikrer, at mindst følgende oplysninger om skibe, der fører deres flag, opbevares og forbliver let tilgængelige med henblik på dette direktiv:

- a) skibets kendetegn (navn, IMO-nummer, mv.)
- b) datoer for syn, herunder eventuelle yderligere og supplerende syn, og audit
- c) navnet på de anerkendte organisationer, der har deltaget i certificering og klassificering af skibet
- d) navnet på den kompetente myndighed, der har foretaget inspektion af skibet i henhold til bestemmelserne om havnestatskontrol, og datoerne for disse inspektioner
- e) resultatet af inspektioner som led i havnestatskontrol (fejl og mangler: ja eller nej, tilbageholdelser: ja eller nej)
- f) oplysninger om søulykker
- g) navnet på skibe, der er ophørt med at føre den pågældende medlemsstats flag i de foregående 12 måneder.

Artikel 7

Proces for flagstatsaudit

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til en IMO-audit af deres administration mindst én gang hvert syvende år med forbehold af en positiv reaktion fra IMO's side på en rettidigt fremsat anmodning fra den pågældende medlemsstat og offentliggør resultatet af denne audit i overensstemmelse med relevant national lovgivning om fortrolighed.

Denne artikel udløber senest den 17. juni 2017 eller tidligere, således som fastsat af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 10, stk. 2, hvis en obligatorisk IMO-audit for medlemsstaterne er trådt i kraft.

Artikel 8

Kvalitetsstyringssystem og intern evaluering

1. Senest den 17. juni 2012 udvikler, gennemfører og oprettholder hver medlemsstat et kvalitetsstyringssystem for de operationelle dele af sin administrations flagstatsrelaterede aktiviteter. Et sådant kvalitetsstyringssystem skal være certificeret i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder.

2. Medlemsstater, der i den seneste årsberetning fra Parisaf-talememorandummet om havnestatskontrol (i det følgende benævnt »Paris MOU«) er opført på den sorte liste eller i to på hinanden følgende år er opført på den grå liste, indgiver en rapport til Kommissionen om deres effektivitet som flagstater senest fire måneder efter offentliggørelsen af Paris MOU-rapporten.

I rapporten angives og analyseres hovedårsagerne til den manglende overensstemmelse, der førte til tilbageholdelserne, og de fejl og mangler, der gav anledning til den sorte eller grå status.

Artikel 9

Rapporter

Hvert femte år, og for den første gang senest den 17. juni 2012, aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og til Rådet om anvendelsen af dette direktiv.

Denne rapport skal indeholde en vurdering af medlemsstaternes effektivitet som flagstater.

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.

*Artikel 11***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 17. juni 2011. De underretter straks Kommissionen herom.

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

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

*Artikel 12***Ikkrafttræden**

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

*Artikel 13***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

ABONNEMENTSPRISER 2009 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 000 EUR pr. år (*)
EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	100 EUR pr. måned (*)
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig cd-rom	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	700 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	70 EUR pr. måned
EU-Tidende, C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	40 EUR pr. måned
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ cd-rom	22 officielle EU-sprog	500 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, cd-rom, 2 udgaver pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	360 EUR pr. år (= 30 EUR pr. måned)
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

(*) Enkeltnumre: til og med 32 sider: 6 EUR
fra 33 til og med 64 sider: 12 EUR
over 64 sider: Prisen fastsættes i hvert enkelt tilfælde.

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én cd-rom.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnenter

Publikationer, der er produceret af Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (Publikationskontoret) med salg for øje, kan købes gennem vore salgsgenter. Listen over salgsgenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>