

# Särskilt yttrande

*av sakkunnig Kristina Bram*

Enligt övervakningsdirektivet ska Sverige utse en eller flera myndigheter som ska ha nödvändig sakkunskap och behörighet, vid tidpunkten för verksamheten, att på eget initiativ fatta oberoende beslut om mottagande av fartyg i behov av assistans. Det är min uppfattning att utredningen bör redogöra för sannolika reella förhållanden där dessa beslut ska fattas. De förhållanden jag anser att utredaren inte fäster tillräckligt stor uppmärksamhet vid är att det är flera myndigheter som har ansvar och uppgifter att hantera i samband med mottagande av fartyg i behov av assistans. Kustbevakningen har enligt reglering i myndighetens instruktion samt i lagen (2003:778) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor, till uppgift att vid miljöräddningsinsatser ta emot fartyg i behov av assistans och ta dem till en skyddad plats om det är påkallat. Vidare är Kustbevakningen ofta i realiteten, först på plats och fattar beslutet att motta fartyg i behov av assistans och att ta det till en skyddad plats. Straxt därpå ansluter Transportstyrelsen och deltar i arbetet.

Mot bakgrund av att utredaren till del utelämnar ovan nämnda förhållanden anser jag att det leder till ett ofullständigt resonemang.

# Särskilt yttrande

av experten Annika Wahlfried Wikingsson

## *Angående utredningens överväganden och förslag*

Medlemsstaterna ska enligt direktivet utse en eller flera behöriga myndigheter att fatta beslut om mottagande av fartyg i behov av assistans. Enligt min bedömning har Kustbevakningen i dag sådan behörighet som beskrivs i direktivet. Jag anser därför att även Kustbevakningen ska utses som behörig myndighet enligt övervakningsdirektivet. Behörigheten bör framgå av förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor eller förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen.

## *Bakgrund*

Kustbevakningen ska ansvara för miljöräddningstjänsten till sjöss. Ansvaret inkluderar en behörighet att lämna och begära bistånd samt att vara behörig svensk kontaktpunkt vid internationellt miljöräddningssamarbete. I ansvaret för miljöräddningstjänsten ingår bl.a. att ta emot fartyg i behov av assistans, både nationellt och vid internationell samverkan. Kustbevakningen ska enligt regeringsbeslut också ha egen förmåga att bogsera fartyg i behov av assistans till skyddad plats.

Med fartyg i behov av assistans avses enligt direktivet fartyg i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten. De myndigheter som är behöriga att motta fartyg i behov av assistans ska med stöd av nationell rätt bl.a. kunna begränsa fartygets rörelser, anmoda befälhavaren att undanröja risker för miljön, skicka ombord personal för att bedöma risker och beordra bogsering. Beslutsbehörigheten ska enligt direktivet finnas när det är nödvändigt för att förhindra, minska eller eliminera en

allvarlig och överhängande fara för den egna kusten eller för att skydda miljön.

Kustbevakningens ansvar för miljöräddningstjänsten till sjöss inträder, liksom anges i direktivet, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta (1 kap. 2 § och 4 kap. 5 § enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor). Kustbevakningens räddningsledare har då befogenhet att göra ingrepp i annans rätt t.ex. genom att bereda sig och medverkande personal tillträde, att begränsa ett fartygs rörelser, att förflytta ett fartyg till skyddad plats samt att beordra eller genomföra bogsering (6 kap. 2 § lagen om skydd mot olyckor). Räddningsledarens befogenheter är av verkställande karaktär och föreligger när fara för skada i miljön inte lämpligen kan hindras på något annat sätt. Befogenheterna innebär att Kustbevakningen under en miljöräddningsoperation kan utföra nämnda åtgärder även om, eller när, dessa åtgärder inskränker redarens, befälhavarens eller annans (tredje mans) rätt. Betydelsen av Kustbevakningens befogenhet att interimistiskt förelägga befälhavaren att föra fartyg till viss plats (7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg), är begränsad situationen är så allvarlig att statens ansvar för miljöräddningstjänsten har inträtt (1 kap. 2 § och 4 kap. 5 § lagen om skydd mot olyckor). Däremot har Kustbevakningen också övervakningsuppgifter och polisiära befogenheter att ingripa mot den som genom sitt uppträdande till sjöss stör ordningen eller utgör omedelbar fara för denna. Sådana polisiära befogenheter har Kustbevakningen också mot den som bryter mot föreskrifter som gäller bl.a. trafikregler, säkerhetsanordningar för sjötrafiken eller föroreningar från fartyg (lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisär övervakning och 11 kap. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg). Ingripandena kan komma ifråga t.ex. om befälhavaren bryter mot ett föreläggande att föra ett fartyg till en viss plats.

Utredaren utgår i sin bedömning från Transportstyrelsens tillsynsverksamhet avseende fartyg. Utredningens övervägande och förslag bör enligt min mening istället grundas på den helhet som Transportstyrelsens tillsynsverksamhet bildar tillsammans med Kustbevakningens ansvar för miljöräddningstjänsten till sjöss. Detta är viktigt inte minst eftersom utredningen särskilt ska beakta möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg.

# Kommittédirektiv



## Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet

Dir.  
2009:42

---

Beslut vid regeringssammanträde den 29 april 2009.

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska föreslå hur följande direktiv från Europaparlamentet och rådet bör genomföras i svensk rätt. Direktiven har ännu inte publicerats i Europeiska unionens tidning.

- 2009/XX/EG om flaggstatsförpliktelser (flaggstatsdirektivet),
- 2009/XX/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet),
- 2009/XX/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet),
- 2009/XX/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet),
- 2009/XX/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (olycksutredningsdirektivet).
- Utredaren ska också föreslå hur den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor (MSC-MEPC.3/Circ.2) samt den kod för undersökning av dödsfall i samband med olyckor, som antogs genom resolution [MSC. 255(84)], på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt.

Utredaren ska vidare se över om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr XX/2009 om gemensamma regler och standarder

för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen) behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

## Bakgrund

Kommissionen presenterade hösten 2005 ett tredje sjösäkerhetspaket innehållande förslag till sju olika rättsakter; flaggstatsdirektivet, klassdirektivet, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet, förordningen om transportörens ansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar (passagerarförordningen) samt direktivet om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter (ansvarsdirektivet). Klassdirektivet delades under förhandlingarna upp i ett direktiv och en förordning, medan ansvarsdirektivet reducerades till ett direktiv som enbart behandlar försäkring av redareansvaret (försäkringsdirektivet).

Fyra av rättsakterna innehåller ny reglering, medan tre av rättsakterna innehåller ändringar i gällande lagstiftning om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll och sjötrafikövervakning. Åtgärderna i paketet syftar till att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten.

De sista rättsakterna i paketet antogs av rådet den 25 februari 2009 och av Europaparlamentet den 11 mars 2009. Tidpunkten då direktiven ska vara genomförda i medlemsstaterna varierar med ett första förfalldatum förmodligen i mitten av november 2010. Oklarheten beror på att direktiven ännu inte har publicerats i Europeiska unionens tidning.

### *Flaggstatsdirektivet*

Direktivet gör det obligatoriskt för samtliga medlemsstater att genomgå revision enligt IMO:s frivilliga revisionssystem för flagg-, hamn- och kuststater. Vidare införs krav på att samtliga sjöfartsadministrationer ska införa kvalitetscertifieringssystem.

### *Klassdirektivet och klassförordningen*

Ändringarna i klassdirektivet och införandet av den nya klassförordningen syftar till att reformera gällande bestämmelser om erkännande av klassificeringssällskap. Ändringarna innebär att

skärpta gemensamma regler och standarder införs för erkända organisationer (klassificeringssällskap) som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. Bland annat tillskapas ett särskilt organ för certifiering av klassificeringssällskap som godkänts av EU och regler för skärpt kontroll liksom kriterier för erkännande av klassificeringssällskap införs. Vidare regleras påföljder, tillsyn samt sällskapens organisationsform.

#### *Övervakningsdirektivet*

Ändringarna i övervakningsdirektivet (2002/59/EG) syftar till att förbättra möjligheterna att lämna stöd till fartyg i nöd genom ändringar i fråga om skyddade platser. Vidare införs krav på att även fiskefartyg över 15 meter ska förses med automatiskt identifieringssystem (AIS). Därutöver kompletteras dagens regelverk med bl.a. åtgärder vid farligt isläge och krav på att samtliga av EU:s medlemsstater ska vara anslutna till det så kallade SafeSeaNet systemet för att förbättra utbytet av information om bl.a. transporter av farligt gods.

#### *Hamnstatskontrolldirektivet*

Genom ändringar i det befintliga hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG) anpassas den nu gällande gemenskapslagstiftningen på området till den revidering som genomförts inom ramen för Parisöverenskommelsen (Paris MOU). Denna innehåller regler och riktlinjer för genomförandet av hamnstatskontroller, gäller mellan 18 länder (17 europeiska samt Kanada) och avser fartyg som anlöper hamnar i Europa och Kanada. De nya reglerna i direktivet innebär bl.a. att dagens inspektionskrav om att minst 25 procent av det årliga antalet fartyg som anlöper de hamnar som omfattas frångås. I stället ska samtliga högriskfartyg inspekteras var femte-sjätte månad, normalriskfartyg inspekteras var tionde-tolfte månad och lågriskfartygen inspekteras var 24–36:e månad. Direktivet stärker också gemenskapens möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar.

*Olycksfallsdirektivet och IMO:s kod för olycksfallsutredningar*

Direktivet syftar till att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förorening från fartyg, samt att minska risken för framtida sjöolyckor genom underlättande av ett snabbt genomförande av olycksfallsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss i syfte att fastställa deras orsaker. Ett snabbt förfarande för fastställande av orsaker och förslag på korrigerande åtgärder möjliggör åtgärder i syfte att minska riskerna för framtida sjöolyckor. Förslaget följer till stora delar det regelverk om harmonisering av tekniska utredningar som IMO redan beslutat, se vidare nedan. Genom direktivet införs bl.a. en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar efter sjöolyckor, tillbud och nödanrop. Vidare säkerställs genom direktivet de utredande organens oberoende samt samarbete mellan medlemsstaterna och mellan medlemsstaterna och tredje land.

IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, MSC) och IMO:s miljöskyddskommitté (Marine Environment Protection Committee, MEPC) antog i samband med sin 83:e respektive 57:e session en kod innehållande en internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor. I samband med sjösäkerhetskommitténs 84:e möte antogs dessutom en kod för undersökning av dödsfall i samband med olyckor genom resolution MSC. 255(84). En ny regel infördes i sjösäkerhetskonventionens (SOLAS) kapitel XI. Ändringen innebär att koden görs obligatorisk för samtliga stater anslutna till SOLAS-konventionen från och med den 1 januari 2010.

*Försäkringsdirektivet och passagerarförordningen*

Införandet av försäkringsdirektivet och passagerarförordningen syftar bl.a. till att förbättra ersättningsskyddet för dem som drabbas av skador till följd av olyckor till sjöss. Som ovan påpekats har sedan ansvarsdirektivet reducerats till att endast omfatta frågan om försäkring av redareansvaret. Direktivet benämns numera försäkringsdirektivet.

## Uppdraget

En särskild utredare ska föreslå hur flaggstatsdirektivet, klassdirektivet, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet samt IMO:s kod avseende internationell standard och rekommendationer för olycksfallsutredningar vid sjöolyckor kan genomföras i svensk rätt. Utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt överensstämmer med direktivens och IMO:s regelverks innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt. Utredaren ska också se över om klassförordningen behöver kompletteras med nationella föreskrifter.

I fråga om genomförandet av regelverket kring skyddade platser i enlighet med övervakningsdirektivet ska utredningen särskilt beakta hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras.

I den mån oklarheter kan komma att uppstå om ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter till följd av direktivens och IMO:s regler bör utredaren lämna förslag på hur ansvaret mellan myndigheterna bör fördelas och regleras. I detta sammanhang ska utredaren särskilt se över ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i fråga om ansvaret för SafeSeaNet. Frågan om vilken myndighet som bör vara Nationell kontaktpunkt ska belysas. Förslag till sådana författningsändringar som utredaren anser nödvändiga för att åstadkomma önskad effektivisering ska redovisas.

Vidare ska utredaren se över hur ansvaret för den rapportering som ska ske enligt de aktuella direktiven bör regleras. I fråga om kompletterande lagstiftning till passagerarförordningen och genomförandet av försäkringsdirektivet kommer detta att övervägas i särskild ordning och innefattas således inte i uppdraget.

Utredaren ska i sitt arbete samråda med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Tullverket samt övriga berörda myndigheter och organisationer. Utredaren ska även samråda med Statskontoret som har regeringens uppdrag att analysera Statens haverikommissions verksamhet och finansiering (Fö2009/477/SSK).

I utredningen ska särskild vikt läggas vid regelförenkling. Utredaren ska lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för stat eller kommuner ska finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna

åtgärderna innebär kostnader för privata företag ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

### **Redovisning av uppdraget**

Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 15 november 2009.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till utredningen om genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet (N 2009:05)**

**Dir.  
2009:78**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 27 augusti 2009.

## Sammanfattning av uppdraget

Utredningen ska i fråga om direktiv 2009/17/EG och direktiv 2009/16/EG samt därtill relaterade frågor lämna in ett delbetänkande senast den 15 november 2009. Övriga delar i utredningens uppdrag ska redovisas senast den 31 mars 2010.

## Uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 29 april 2009 har statsrådet Åsa Torstensson tillkallat en särskild utredare med uppdrag att bl.a. föreslå hur tredje sjösäkerhetspaketet ska genomföras i svensk rätt (kommittédirektiv 2009:42).

Rättsakterna hade vid tiden för beslutet av kommittédirektiven ännu inte publicerats i Europeiska unionens tidning (EUT). Det var således vid beslutet av direktiven oklart när medlemsstaterna skulle genomföra direktiven, varför utredningstiden inte kunde sättas längre än till den 15 november 2009.

Rättsakterna har nu publicerats i EUT och tidpunkten för genomförandet därmed fastställts till den 30 november 2010 för direktiv 2009/17/EG och till den 31 december 2010 för direktiv 2009/16/EG. I fråga om dessa direktiv samt därtill relaterade frågor kvarstår således behovet av en redovisning den 15 november 2009. Utredningen ska därför senast den 15 november inkomma med ett delbetänkande med redovisning av dessa direktiv och därtill relaterade frågor.

För direktiv 2009/21/EG, 2009/15/EG och 2009/18/EG har tidpunkten för genomförande emellertid fastställts till den 17 juni 2011. I fråga om dessa direktiv och övriga frågor som utredningen har att hantera är det tillräckligt om utredningen redovisar dessa senast den 31 mars 2010.

(Näringsdepartementet)

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/16/EG

av den 23 april 2009

om hamnstatskontroll

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 3 februari 2009, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll av fartyg <sup>(4)</sup> har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighetsskäl.
- (2) Gemenskapen är allvarligt oroad över fartygsolyckor och föroreningar i medlemsstaternas farvatten och utmed kusterna.
- (3) Gemenskapen är i lika hög grad angelägen om boende- och arbetsförhållanden ombord.
- (4) Säkerheten, möjligheterna att förhindra förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord kan påtagligt

förbättras om man drastiskt minskar antalet undermåliga fartyg i gemenskapens farvatten genom att strikt tillämpa konventioner, internationella koder och resolutioner.

- (5) Medlemsstaterna bör därför, i enlighet med rådets beslut 2007/431/EG av den 7 juni 2007 om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera Internationella arbetsorganisationens konvention från 2006 om arbete till sjöss <sup>(5)</sup>, göra ansträngningar för att, med avseende på de delar som omfattas av gemenskapens behörighet, ratificera den konventionen så snart som möjligt och helst före den 31 december 2010.
- (6) Ansvar för att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden ombord vilar i första hand på flaggstaten. Genom att i erforderliga fall anlita erkända organisationer ska flaggstaten fullt ut garantera att de inspektioner och besiktningar som görs för att utfärda relevanta certifikat är kompletta och effektiva. Ansvar för att upprätthålla fartygets skick och dess utrustning efter besiktningen för att uppfylla kraven i de konventioner som är tillämpliga på fartyg vilar på det företag som ansvarar för fartyget. Ett antal flaggstater har emellertid underlåtit att genomföra och tillämpa internationella normer. Hädanefter bör som en andra försvarslinje mot undermålig sjöfart övervakningen av fartygens efterlevnad av internationella normer för säkerhet, förhindrande av föroreningar och boende- och arbetsförhållanden ombord också vara hamnstatens skyldighet med erkännande av att hamnstatskontroll inte är en besiktning och att relevanta inspektionsformulär inte är sjövärdighetscertifikat.
- (7) En harmonisering av medlemsstaternas sätt att effektivt verkställa dessa internationella normer, med avseende på fartyg som framförs i vatten som lyder under deras jurisdiktion och anlöper deras hamnar, bör förhindra att konkurrensen snedvrids.
- (8) Sjöfartsbranschen är sårbar för terrorhandlingar. Åtgärder för transportskydd bör genomföras på ett effektivt sätt, och medlemsstaterna bör med hjälp av säkerhetskontroller noga bevaka att säkerhetsreglerna följs.

<sup>(1)</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 584), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 198 E, 5.8.2008, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(4)</sup> EGT L 157, 7.7.1995, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (9) De erfarenheter som vunnits vid tillämpningen av samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU) som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, bör utnyttjas.
- (10) Europeiska sjösäkerhetsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 <sup>(1)</sup>, bör ge det stöd som behövs för att säkra ett enhetligt och effektivt genomförande av systemet för hamnstatskontroll. Byrån bör särskilt bidra till medlemsstaternas utveckling och genomförande av den inspektionsdatabas som inrättas genom detta direktiv och av gemenskapens harmoniserade utbildnings- och kompetensbedömningsystem för inspektörer inom systemet för hamnstatskontroll.
- (11) Målsättningen för ett effektivt system för hamnstatskontroll bör vara att säkerställa att alla fartyg som anlöper hamnar och ankarplatser i gemenskapen inspekteras regelbundet. Inspektionerna bör koncentreras på undermåliga fartyg. Fartyg i gott skick, dvs. fartyg som har klarat alla inspektioner eller som är flaggade i en stat som följer Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater (*Voluntary Member State Audit Scheme*), bör belönas genom att inspekteras mer sällan. Särskilt för detta syfte bör medlemsstaterna allmänt prioritera fartyg med hög riskprofil som står i tur att inspekteras.
- (12) Dessa nya inspektionsrutiner bör införas i gemenskapens system för hamnstatskontroll så snart de har utarbetats i detalj och på grundval av ett inspektionssamarbete där varje medlemsstat bidrar på ett rättvist sätt till uppnåendet av gemenskapens mål om ett heltäckande inspektionssystem och där inspektionsmängden fördelas på ett rättvist sätt mellan medlemsstaterna. Detta system för fördelning av inspektioner bör ses över med beaktande av de erfarenheter som görs med det nya systemet för hamnstatskontroll, i syfte att förbättra dess effektivitet. Dessutom bör medlemsstaterna ha ett erforderligt antal anställda, inbegripet kvalificerade inspektörer, med beaktande av fartygstrafikens intensitet och karaktär vid respektive hamn.
- (13) Det inspektionssystem som inrättas genom detta direktiv tar hänsyn till det arbete som utförts enligt Paris MOU. Eftersom alla förändringar som härrör från Paris MOU bör godkännas på gemenskapsnivå innan de börjar tillämpas inom EU, bör nära samordning införas och upprätthållas mellan gemenskapen och Paris MOU för att främja så stor samstämmighet som möjligt.
- (14) Kommissionen bör förvalta och uppdatera inspektionsdatabasen i nära samarbete med Paris MOU. Inspektionsdatabasen bör innehålla inspektionsuppgifter från medlemsstaterna och alla stater som har undertecknat Paris MOU. Till dess att gemenskapens system för sjöfartsinformation, SafeSeaNet, är fullt operativt och medger automatisk registrering av uppgifter om fartygsbesök i inspektionsdatabasen, bör medlemsstaterna lämna kommissionen den information som krävs för att säkerställa en korrekt övervakning av tillämpningen av detta direktiv, särskilt vad avser fartygsförflyttningar. På grundval av de inspektionsuppgifter som lämnats av medlemsstaterna bör kommissionen hämta uppgifter från inspektionsdatabasen om fartygens riskprofil, om vilka fartyg som står i tur att inspekteras och om fartygens förflyttningar och beräkna inspektionsplikten för varje medlemsstat. Inspektionsdatabasen bör också kunna samverka med gemenskapens andra sjösäkerhetsdatabaser.
- (15) Medlemsstaterna bör sträva efter att se över metoden för upprättande av den vita, grå och svarta listan över flaggstater inom ramen för Paris MOU, så att det säkerställs att den är rättvis, särskilt när det gäller behandlingen av flaggstater med små fartygsflottor.
- (16) Regler och förfaranden för de inspektioner som genomförs inom ramen för hamnstatskontroll, däribland förutsättningar för att kvarhålla fartyg, bör harmoniseras för att garantera likvärdig effektivitet i alla hamnar, vilket också kraftigt skulle minska selektiva val av vissa anlöps hamnar för att undvika riktig kontroll.
- (17) Periodiska inspektioner och tilläggsinspektioner bör omfatta en undersökning av de områden som har fastställts i förväg för varje fartyg; områdena kan variera beroende på fartygs- och inspektionstyp och resultatet av tidigare inspektioner inom ramen för hamnstatskontroll. Inspektionsdatabasen bör innehålla de uppgifter som behövs för att fastställa de riskområden som ska kontrolleras vid varje inspektion.
- (18) Vissa kategorier av fartyg utgör en stor olycks- eller föroreningsrisk när de blir äldre och bör då inspekteras mer ingående. Närmare bestämmelser bör fastställas för hur denna utökade inspektion ska gå till.
- (19) Enligt det inspektionssystem som inrättas genom detta direktiv beror intervallet mellan periodiska inspektioner ombord på fartyg på deras riskprofil, som bestäms genom vissa generiska och historiska parametrar. För högriskfartyg bör detta intervall inte överstiga sex månader.
- (20) För att lämna de behöriga hamnstatskontrollmyndigheterna information om fartyg i hamnar eller vid ankarplatser bör hamnmyndigheterna eller organen, eller de myndigheter eller organ som utsetts för det ändamålet, vidarebefordra anmälningar om fartygens ankomst, i största möjliga utsträckning vid mottagandet av sådan information.

<sup>(1)</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

- (21) Vissa fartyg utgör på grund av sitt dåliga skick, flaggstatens prestation och förhistoria en uppenbar fara för säkerheten till sjöss och den marina miljön. Det är därför berättigat för gemenskapen att förmå sådana fartyg att inte anlöpa hamnar och ankarplatser i medlemsstaterna. Tillträdesförbudet bör vara proportionerligt och skulle kunna leda till ett permanent tillträdesförbud om den driftsansvarige för fartyget fortsätter att underlåta att vidta korrigerande åtgärder trots flera tillträdesförbud och kvarhållanden i hamnar och vid ankarplatser inom gemenskapen. Ett eventuellt tredje tillträdesförbud kan endast hävas om ett antal villkor som uppställts för att se till att det berörda fartyget på ett säkert sätt kan framföras i gemenskapens farvatten har uppfyllts, särskilt vad avser fartygets flaggstat och förvaltande företag. I annat fall bör fartyget permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i medlemsstaterna. Under alla omständigheter bör varje senare kvarhållande av fartyget leda till ett permanent förbud mot tillträde till hamnar och ankarplatser i medlemsstaterna. För öppenhetens skull bör förteckningen över de fartyg som vägrats tillträde till hamnar och ankarplatser inom gemenskapen offentliggöras.
- (22) I syfte att minska den börda upprepade inspektioner utgör för vissa administrationer och företag bör besiktningar enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik<sup>(1)</sup>, som genomförs på ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg av en värdstat som inte är fartygets flaggstat, och som omfattar åtminstone alla delar i en utökad inspektion, beaktas vid beräkningen av fartygets riskprofil, intervallerna mellan inspektionerna och varje medlemsstats uppfyllande av inspektionsplikten. Dessutom bör kommissionen undersöka om det är lämpligt att direktiv 1999/35/EG ändras i framtiden för att höja den säkerhet som krävs för drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg till och från hamnar i medlemsstaterna.
- (23) Åsidosättande av bestämmelser i tillämpliga konventioner bör rättas till. I de fall bristerna på ett påtagligt sätt utgör en fara för säkerhet, hälsa eller miljö bör de fartyg som är i behov av korrigerande åtgärder hållas kvar tills bristerna har rättats till.
- (24) För att förhindra oskäliga beslut som kan komma att orsaka felaktigt kvarhållande och försening bör det finnas rätt att överklaga ett beslut om kvarhållande av fartyg vilket har fattats av behöriga myndigheter. Medlemsstaterna bör samarbeta i syfte att säkra att behandlingen av överklaganden sker inom en skäligen tid i enlighet med deras nationella lagstiftning.
- (25) Myndigheter och inspektörer som är involverade i hamnstatskontroll bör inte ha några intressekonflikter med hamnen där inspektionen utförs, de inspekterade fartygen eller andra berörda intressen. Inspektörerna bör ha lämpliga kvalifikationer och få den utbildning som behövs för att bibehålla och öka sin kompetens att utföra inspektioner. Medlemsstaterna bör samarbeta vid utformningen och främjandet av ett harmoniserat utbildnings- och kompetensbedömningssystem för inspektörer inom gemenskapen.
- (26) Lotsar och hamnmyndigheter eller organ bör ges möjlighet att lämna värdefulla upplysningar om uppenbara missförhållanden som upptäcks på fartyg.
- (27) Klagomål från personer med ett legitimt intresse av boende- och arbetsförhållanden ombord bör utredas. Den som lämnar ett klagomål bör informeras om hur klagomålet följs upp.
- (28) Samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och andra myndigheter eller organisationer är nödvändigt för att säkerställa en effektiv uppföljning av bristfälliga fartyg som har tillåtits avresa och för utbyte av information om fartyg i hamn.
- (29) Eftersom inspektionsdatabasen är en viktig del av hamnstatskontrollen bör medlemsstaterna se till att den uppdateras i enlighet med gemenskapens behov.
- (30) Offentliggörande av information om fartyg, driftsansvariga eller företag som inte iakttar internationella normer för säkerhet, hälsa och skydd av den marina miljön, med beaktande av storleken på företagens flotta, kan ha en effektiv, avskräckande verkan, avhålla rederierna från att använda sådana fartyg samt motivera ägarna att vidta korrigerande åtgärder. När det gäller den information som ska göras tillgänglig bör kommissionen upprätta ett nära samarbete med Paris MOU och ta hänsyn till all information som offentliggörs för att undvika onödigt dubbelarbete. Medlemsstaterna bör endast behöva lämna relevant information en gång.
- (31) Alla kostnader i samband med inspektioner som ligger till grund för beslut om kvarhållande av fartyg eller upphävande av tillträdesförbud bör betalas av ägaren eller den driftsansvarige.

<sup>(1)</sup> EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

- (32) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (33) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra detta direktiv för att tillämpa senare ändringar av konventioner, internationella koder och resolutioner med anknytning till direktivet och att fastställa bestämmelser för genomförande av bestämmelserna i artiklarna 8 och 10. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (34) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att minska antalet undermåliga fartyg i vatten under medlemsstaternas jurisdiktion genom en förbättring av gemenskapens inspektionssystem för havsgående fartyg och genom att utveckla metoder för förebyggande åtgärder inom området för havsföreningar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (35) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en materiell ändring i förhållande till direktiv 95/21/EG. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det direktivet.
- (36) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga XV.
- (37) Det system för hamnstatskontroll som införs i enlighet med detta direktiv bör genomföras vid samma tidpunkt i samtliga medlemsstater. Kommissionen bör i detta sammanhang säkerställa att lämpliga förberedande åtgärder vidtas, inklusive testning av inspektionsdatabasen, och tillhandahållande av utbildning för inspektörer.
- (38) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning <sup>(2)</sup> uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som såvitt det är möjligt visar överensstämmelse mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (39) För att inte lägga en alltför stor administrativ börda på kustlösa medlemsstater kan en de minimis-regel ge sådana medlemsstater möjlighet att avvika från bestämmelserna i detta direktiv, vilket innebär att dessa medlemsstater inte är skyldiga att införliva direktivet så länge de uppfyller vissa kriterier.
- (40) För att beakta att de franska utomeuropeiska departementen tillhör ett annat geografiskt område och i stor utsträckning är parter i andra samförståndsavtal om regional hamnstatskontroll än Paris MOU samt har mycket begränsat trafikflöde med det europeiska fastlandet, bör den berörda medlemsstaten tillåtas undanta dessa hamnar från det system för hamnstatskontroll som tillämpas inom gemenskapen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

#### Syfte

Syftet med detta direktiv är att åstadkomma en drastisk minskning av antalet undermåliga fartyg i vatten under medlemsstaternas jurisdiktion genom

- a) ökad efterlevnad av internationell och tillämplig gemenskapslagstiftning angående säkerhet till sjöss, sjöfartsskydd, skydd av den marina miljön och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg från samtliga flaggstater,
- b) upprättande av gemensamma kriterier för hamnstatens fartygskontroll och harmoniserade förfaranden för inspektion och kvarhållande av fartyg, med utgångspunkt i den sakkunskap och de erfarenheter som finns enligt Paris MOU,
- c) införande i gemenskapen av ett system för hamnstatskontroll grundat på inspektioner som utförs inom gemenskapen och Paris MOU-regionen i syfte att inspektera alla fartyg med en frekvens som följer av deras riskprofil och där fartyg med högre riskprofil inspekteras mer ingående och oftare.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

## Artikel 2

## Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *konventionerna*: följande konventioner med tillhörande protokoll och ändringar och därmed förknippade koder med obligatorisk status, i uppdaterad version:
  - a) 1966 års internationella lastlinjekonvention (LL 66).
  - b) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas 74).
  - c) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna (Marpol 73/78).
  - d) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW 78/95).
  - e) 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (Colreg 72).
  - f) 1969 års internationella konvention om skeppsmätning (ITC 69).
  - g) 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg (ILO No 147).
  - h) 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (CLC 92).
2. *Paris MOU*: det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, i uppdaterad version.
3. *ramar och förfaranden för IMO:s frivilliga revisionsprogram för dess medlemsstater*: IMO-församlingens resolution A.974(24).
4. *Paris MOU-region*: det geografiska område där stater som har undertecknat Paris MOU utför inspektioner inom ramen för Paris MOU.
5. *fartyg*: varje havsgående fartyg som omfattas av en eller flera av konventionerna och som har annan flagg än hamnstatens.
6. *samverkan mellan fartyg och hamn*: samverkan som inträffar när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållandet av hamntjänster till och från fartyget.
7. *fartyg vid ankarplats*: ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn.
8. *inspektör*: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är godkänd av en medlemsstats behöriga myndighet för att utföra hamnstatsinspektioner och som är ansvarig inför den behöriga myndigheten.
9. *behörig myndighet*: en sjöfartsmyndighet med ansvar för hamnstatskontroll i enlighet med detta direktiv.
10. *nattetid*: varje period över sju timmar enligt definition i nationell lagstiftning som i varje fall måste omfatta tiden mellan midnatt och klockan 5.00.
11. *inledande inspektion*: en inspektörs besök ombord på ett fartyg för att kontrollera att de krav som följer av tillämpliga konventioner och förordningar är uppfyllda, åtminstone inbegripet de kontroller som anges i artikel 13.1.
12. *mer ingående inspektion*: en inspektion genom vilken fartyget, dess utrustning och besättning under de omständigheter som närmare anges i artikel 13.3 helt eller, om detta är lämpligare, delvis görs till föremål för en undersökning av mer djupgående karaktär som avser fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de driftsanvisningar som gäller ombord.
13. *utökad inspektion*: en inspektion som minst omfattar de punkter som anges i bilaga VII; en utökad inspektion kan inbegripa en mer ingående inspektion om det finns otvetydiga skäl för detta i enlighet med artikel 13.3.
14. *klagomål*: information eller rapport från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet, inbegripet säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållanden ombord och förhindrande av förorening.
15. *kvarhållande*: ett formellt förbud för ett fartyg att gå till sjöss på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans medför att fartyget inte är sjövärdigt.

16. *tillträdesförbud*: ett beslut utfärdat till ett fartygs befälhavare, det företag som ansvarar för fartyget och flaggstaten, genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till alla gemenskapens hamnar och ankarplatser.
17. *driftsförbud*: ett uttryckligt förbud för ett fartyg att fortsätta driften på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans skulle göra den fortsatta driften riskfylld.
18. *företag*: fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).
19. *erkänd organisation*: ett klassificeringssällskap eller annat privat organ som på en flaggstats administrations vägnar utför föreskrivna uppgifter.
20. *föreskrivet certifikat*: certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med konventioner.
21. *klasscertifikat*: ett dokument som styrker överensstämmelse med Solas 74, kapitel II-1, del A-1, regel 3-1.
22. *inspektionsdatabasen*: informationssystemet som bidrar till genomförandet av systemet för hamnstatskontroll inom gemenskapen och som avser uppgifterna om inspektioner som utförts i gemenskapen och Paris MOU-regionen.

### Artikel 3

#### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska gälla varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats, liksom dess besättning, för att upprätta samverkan mellan fartyg och hamn.

Frankrike får besluta att de hamnar och ankarplatser som omfattas av denna punkt inte ska inbegripa hamnar och ankarplatser belägna i de utomeuropeiska departement som avses i artikel 299.2 i fördraget.

Om en medlemsstat inspekterar ett fartyg som finns i vatten inom dess jurisdiktion, men inte i en hamn, ska det betraktas som en inspektion i enlighet med detta direktiv.

Inget i denna artikel ska påverka rätten för en stat att ingripa med stöd av gällande konventioner.

Medlemsstaterna får avvika från bestämmelserna i detta direktiv om de inte har kusthamnar och kan intyga att av det totala antalet enskilda fartyg som varje år under de tre föregående åren anlöpt deras flodhamnar är det mindre än 5 % som är fartyg som omfattas av detta direktiv.

Medlemsstater utan kusthamnar ska senast dagen för införlivandet av direktivet meddela kommissionen det totala antalet fartyg som anlöper deras hamnar under ovan nämnda treårsperiod och ska informera kommissionen om senare ändringar i ovan nämnda siffror.

2. För fartyg med bruttodräktighet under 500 ska medlemsstaterna tillämpa de bestämmelser som gäller enligt en tillämplig konvention och, om ingen konvention är tillämplig, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyget inte på ett påtagligt sätt utgör en fara för säkerhet, hälsa eller miljö. Vid tillämpning av denna punkt ska medlemsstaterna söka vägledning i bilaga 1 till Paris MOU.

3. Vid inspektion av ett fartyg från en flaggstat som inte är part i en konvention ska medlemsstaterna se till att ett sådant fartyg och dess besättning inte behandlas fördelaktigare än ett fartyg som är från en flaggstat som är part i konventionen i fråga.

4. Fiskefartyg, örlogsfartyg, räddningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt och fritidsbåtar som inte används i handelssjöfart ska inte omfattas av detta direktiv.

### Artikel 4

#### Inspektionsbefogenheter

1. Medlemsstaterna ska vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att lagligen kunna utföra de inspektioner som anges i detta direktiv ombord på utländska fartyg i enlighet med internationell rätt.

2. Medlemsstaterna ska ha lämpliga behöriga myndigheter som tilldelas erforderligt antal anställda, i synnerhet kvalificerade inspektörer, till exempel genom rekrytering, för genomförandet av fartygsinspektioner, och ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att de utför sina åligganden i enlighet med detta direktiv, framför allt att de finns tillgängliga för att genomföra de inspektioner som krävs enligt detta direktiv.

## Artikel 5

**Inspektionssystem och årlig inspektionsplikt**

1. Medlemsstaterna ska utföra inspektioner i enlighet med de urvalsregler som anges i artikel 12 och bestämmelserna i bilaga I.
2. För att fullgöra sin årliga inspektionsplikt ska varje medlemsstat
  - a) inspektera alla fartyg av prioritet I enligt artikel 12 a som anlöper dess hamnar och ankarplatser,
  - b) årligen genomföra ett totalt antal inspektioner av fartyg av prioritet I och prioritet II enligt artikel 12 a och b som motsvarar minst dess andel av det totala antal inspektioner som ska genomföras årligen i gemenskapen och i Paris MOU-regionen. Varje medlemsstats inspektionsandel ska grunda sig på det antal enskilda fartyg som anlöper den berörda medlemsstatens hamnar i förhållande till det totala antalet enskilda fartyg som anlöper hamnar i varje stat inom gemenskapen och i Paris MOU-regionen.
3. För att beräkna hur stor andel av det totala antalet inspektioner som ska genomföras årligen i gemenskapen och i Paris MOU-regionen och som anges i punkt 2 b, ska inte fartyg på ankarplats räknas, såvida inte den berörda medlemsstaten förskrivit något annat.

## Artikel 6

**Närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten**

En medlemsstat som underlåter att utföra de inspektioner som krävs enligt artikel 5.2 a, fullgör sin plikt i enlighet med den bestämmelsen, om sådana underlåtna inspektioner inte överstiger

- a) 5 % av det totala antalet fartyg av prioritet I med hög riskprofil som anlöper dess hamnar och ankarplatser,
- b) 10 % av det totala antalet andra fartyg av prioritet I utan hög riskprofil som anlöper dess hamnar och ankarplatser.

Utan hinder av procenttalen i a och b ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i gemenskapen.

Utan hinder av procenttalen i a och b, för fartyg av prioritet I som anlöper ankarplatser ska medlemsstaterna prioritera inspektion av de fartyg med hög riskprofil som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i gemenskapen.

## Artikel 7

**Villkor som medger en balanserad fördelning av inspektioner inom gemenskapen**

1. En medlemsstat, i vilken det totala antalet besök av fartyg av prioritet I överstiger den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b, ska anses fullgöra sin plikt om antalet inspektioner av fartyg av prioritet I som utförs av den medlemsstaten minst motsvarar en sådan inspektionsandel och om den medlemsstaten inte underlåter att inspektera mer än 30 % av det totala antalet fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar och ankarplatser.
2. En medlemsstat, i vilken det totala antalet besök av fartyg av prioritet I och prioritet II understiger den inspektionsandel som avses i artikel 5.2 b, ska anses fullgöra sin plikt om den medlemsstaten utför det antal inspektioner av fartyg av prioritet I som krävs enligt artikel 5.2 a och inspektioner av minst 85 % av det totala antalet fartyg av prioritet II som anlöper dess hamnar och ankarplatser.
3. Kommissionen ska vid sin översyn enligt artikel 35 särskilt undersöka denna artikels inverkan på inspektionsplikten, med beaktande av den sakkunskap och erfarenhet som vunnits i gemenskapen och enligt Paris MOU. Översynen ska beakta målsättningen att inspektera alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och ankarplatser. När så är lämpligt ska kommissionen föreslå ytterligare åtgärder i syfte att förbättra effektiviteten i det inspektionssystem som tillämpas i gemenskapen och, vid behov, en ny översyn av denna artikels inverkan vid en senare tidpunkt.

## Artikel 8

**Uppskjutande av inspektioner och exceptionella omständigheter**

1. En medlemsstat får besluta att uppskjuta inspektionen av ett fartyg av prioritet I i följande fall:
  - a) Om inspektionen kan utföras vid fartygets nästa besök i samma medlemsstat, förutsatt att fartyget under mellantiden inte anlöper någon annan hamn i gemenskapen eller i Paris MOU-regionen och uppskjutandet inte varar längre än 15 dagar.
  - b) Om inspektionen kan utföras i en annan anlöpshamn inom gemenskapen eller i Paris MOU-regionen inom 15 dagar, förutsatt att den stat där en sådan anlöpshamn är belägen har samtyckt till inspektionen i förväg.

Om en inspektion skjuts upp i enlighet med punkt a eller b och registreras i inspektionsdatabasen, ska en utebliven inspektion inte räknas som en utebliven inspektion för de medlemsstater som sköt upp den.

När en inspektion av ett fartyg av prioritet I inte genomförs, ska det berörda fartyget dock inte undantas från inspektion nästa gång det anlöper en hamn i gemenskapen, i enlighet med detta direktiv.

2. Om en inspektion av operativa skäl inte genomförs av ett fartyg av prioritet I ska det inte räknas som en utebliven inspektion, förutsatt att skälet till att inspektionen uteblev registreras i inspektionsdatabasen och någon av följande exceptionella omständigheter föreligger:

- a) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön.
- b) När fartygsbesöket äger rum enbart nattetid. I detta fall ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att se till att fartyg som regelbundet anlöper nattetid kan bli inspekterade på lämpligt sätt.

3. Om inspektion av ett fartyg vid ankarplats inte utförs, ska detta inte räknas som en utebliven inspektion i följande fall:

- a) När fartyget inspekteras i en annan hamn eller vid en annan ankarplats i gemenskapen eller i Paris MOU-regionen i enlighet med bilaga I inom 15 dagar.
- b) När fartygsbesöket äger rum enbart nattetid eller besöket är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt, förutsatt att skälet till den uteblivna inspektionen registreras i inspektionsdatabasen.
- c) När den behöriga myndigheten anser att utförandet av inspektionen kan utgöra en risk för inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön, förutsatt att skälet till den uteblivna inspektionen registreras i inspektionsdatabasen.

4. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på bestämmelserna för genomförande av denna artikel ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 31.3.

## Artikel 9

### Ankomstanmälan

1. När ett fartyg som i enlighet med artikel 14 kan bli föremål för utökad inspektion är på väg till en hamn eller ankarplats i en medlemsstat ska den driftsansvarige, agenten eller befälhavaren anmäla dess ankomst i enlighet med bestämmelserna i bilaga III.

2. Vid mottagandet av den anmälan som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen <sup>(1)</sup> har tagits emot, ska hamnmyndigheten eller -organet, eller den myndighet eller det organ som utsetts för detta ändamål, vidarebefordra informationen till den behöriga myndigheten.

3. All kommunikation som föreskrivs i denna artikel ska om möjligt ske i elektronisk form.

4. De rutiner och format som medlemsstaterna utarbetar för genomförandet av bilaga III till detta direktiv ska överensstämma med de relevanta bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG om fartygsanmälningar.

## Artikel 10

### Fartygens riskprofil

1. Alla fartyg som anlöper en hamn eller en ankarplats i en medlemsstat ska i inspektionsdatabasen tilldelas en riskprofil som bestämmer deras respektive inspektionsprioritet, tidsintervallet mellan inspektionerna och inspektionernas omfattning.

2. Ett fartygs riskprofil ska bestämmas genom en kombination av generiska och historiska riskparametrar enligt följande:

- a) Generiska parametrar

Generiska parametrar ska grunda sig på typ, ålder, flagg, berörda erkända organisationer och företagets prestationsnivå i enlighet med bilaga I del I.1 och bilaga II.

- b) Historiska parametrar

Historiska parametrar ska grunda sig på antalet brister och kvarhållanden under en viss period i enlighet med bilaga I del I.2 och bilaga II.

<sup>(1)</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på bestämmelserna för genomförande av denna artikel framför allt vad avser

a) flaggstatskriterierna,

b) kriterierna för företagens prestationsnivå

ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 31.3 och med utgångspunkt i sakkunskap från Paris MOU.

#### Artikel 11

##### Inspektionernas frekvens

Fartyg som anlöper hamnar eller ankarplatser inom gemenskapen ska underkastas periodiska inspektioner eller tilläggsinspektioner enligt följande:

a) Periodiska inspektioner av fartyg ska utföras med i förväg bestämda intervall beroende på deras riskprofil i enlighet med bilaga I del I. Intervallet mellan periodiska fartygsinspektioner ska öka när risken minskar. För högriskfartyg ska detta intervall inte överskrida sex månader.

b) Fartyg ska underkastas tilläggsinspektioner oavsett tidsintervallet efter den senaste periodiska inspektionen enligt följande:

— Den behöriga myndigheten ska se till att inspektera fartyg för vilka faktorer av högsta prioritet föreligger enligt bilaga I del II.2 a.

— Fartyg för vilka oförutsedda faktorer enligt bilaga I del II.2 b föreligger får inspekteras. Beslut att utföra en sådan tilläggsinspektion överläts åt den behöriga myndighetens sakkunniga bedömning.

#### Artikel 12

##### Val av fartyg för inspektion

Den behöriga myndigheten ska se till att fartyg väljs ut för inspektion på grundval av deras riskprofil enligt beskrivningen i bilaga I del I och när faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer uppstår i enlighet med bilaga I del II.2 A och 2 B.

När det gäller inspektion av fartyg

a) ska den behöriga myndigheten välja ut de fartyg som ska underkastas en obligatorisk inspektion och som betecknas

som fartyg av prioritet I i enlighet med de urvalsregler som anges i bilaga I del II.3 A,

b) får den behöriga myndigheten välja ut de fartyg för inspektion som betecknas fartyg av prioritet II i enlighet med bilaga I del II.3 B.

#### Artikel 13

##### Inledande och mer ingående inspektioner

Medlemsstaterna ska se till att fartyg som väljs ut för inspektion i enlighet med artikel 12 underkastas en inledande inspektion eller en mer ingående inspektion enligt följande:

1. Den behöriga myndigheten ska vid varje inledande inspektion säkerställa att inspektören åtminstone

a) kontrollerar de i bilaga IV förtecknade certifikat och dokument som ska bevaras ombord enligt gemenskapens sjöfartslagstiftning och konventioner om sjösäkerhet och sjöfartsskydd,

b) kontrollerar, i förekommande fall, om de brister som en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU har upptäckt vid en tidigare inspektion har åtgärdats,

c) förvissas sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, däribland i maskinutrymme och i bostäder.

2. Om de brister som ska åtgärdas i nästa anlöpshamn har registrerats i inspektionsdatabasen efter en sådan inspektion som avses i punkt 1, får den behöriga myndigheten i denna hamn besluta att inte genomföra de kontroller som avses i punkt 1 a och c.

3. En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller verksamheten ombord efterlevs, ska göras när det efter en sådan inspektion som avses i punkt 1 finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i en konvention.

*Otvetydiga skäl* ska anses föreligga när en inspektör finner omständigheter som han sakkunnigt bedömer utgöra skäl för en mer ingående inspektion av fartyget, dess utrustning eller besättning.

Exempel på *otvetydiga skäl* finns i bilaga V.

*Artikel 14***Utökad inspektion**

1. Fartyg i någon av följande kategorier kan bli föremål för en utökad inspektion i enlighet med bilaga I del II.3 A och 3 B:

- Fartyg med hög riskprofil.
- Passagerarfartyg, olje-, gas-, kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är över 12 år.
- Fartyg med hög riskprofil eller passagerarfartyg, olje-, gas-, kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är över 12 år då faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer föreligger.
- Fartyg som ska inspekteras på nytt efter ett tillträdesförbud som utfärdats i enlighet med artikel 16.

2. Fartygets driftsansvarige eller befälhavare ska se till att myndigheten får tillräckligt med tid på sig för att utföra den utökade inspektionen.

Fartyget ska stanna i hamnen tills inspektionen är genomförd, vilket dock inte ska påverka tillämpningen av kontrollåtgärder som är nödvändiga av säkerhetsskäl.

3. När den behöriga myndigheten får en förhandsanmälan från ett fartyg som kan bli föremål för en periodisk utökad inspektion, ska myndigheten meddela fartyget om en utökad inspektion inte kommer att äga rum.

4. Den utökade inspektionens omfattning, däribland de risikområden som ska ingå, anges i bilaga VII. Kommissionen ska i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 besluta om åtgärder för genomförande av bilaga VII.

*Artikel 15***Riktlinjer och förfaranden för sjösäkerhet och sjöfartsskydd**

1. Medlemsstaterna ska se till att deras inspektörer följer förfarandena och riktlinjerna i bilaga VI.

2. När det gäller säkerhetskontroller ska medlemsstaterna tillämpa de relevanta förfaranden som anges i bilaga VI till detta direktiv på alla fartyg som avses i artikel 3.1–3.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 <sup>(1)</sup> och som anlöper deras hamnar och ankarplatser, såvida de inte är flaggade i den hamnstat där inspektionen sker.

3. Bestämmelserna om utökade inspektioner i artikel 14 i detta direktiv ska tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och hög-

hastighetspassagerarfartyg enligt artikel 2 a och b i direktiv 1999/35/EG.

När ett fartyg har besiktigats enligt artiklarna 6 och 8 i direktiv 1999/35/EG av en värddat som inte är fartygets flaggstat, ska sådan specifik besiktning i förekommande fall registreras som en mer ingående inspektion eller en utökad inspektion i inspektionsdatabasen och beaktas med avseende på artiklarna 10, 11 och 12 i detta direktiv för att beräkna varje medlemsstats fullgörande av inspektionsplikten, i den mån alla punkter som avses i bilaga VII till detta direktiv är medtagna.

Utan att det påverkar ett hindrande av ett ro-ro-passagerarfartygs eller ett höghastighetspassagerarfartygs användning som beslutats i enlighet med artikel 10 i direktiv 1999/35/EG, ska bestämmelserna i detta direktiv om åtgärdande av brister, kvarhållande och tillträdesförbud, samt uppföljning av inspektioner, kvarhållanden och tillträdesförbud tillämpas i förekommande fall.

4. Vid behov får kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 anta regler för ett harmoniserat genomförande av punkterna 1 och 2 i denna artikel.

*Artikel 16***Förbud mot tillträde för vissa fartyg**

1. En medlemsstat ska se till att varje fartyg

— som är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den svarta lista som antagits i enlighet med Paris MOU på grundval av information som registreras i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av kommissionen varje år, och har kvarhållits eller vars användning har hindrats i enlighet med direktiv 1999/35/EG mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU, eller

— som är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den grå lista som antagits i enlighet med Paris MOU på grundval av information som registreras i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av kommissionen varje år, och har kvarhållits eller vars användning har hindrats i enlighet med direktiv 1999/35/EG mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU,

vägras tillträde till dess hamnar och ankarplatser, utom i de situationer som beskrivs i artikel 21.6.

<sup>(1)</sup> EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

Tillträdesförbudet ska bli tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhölls för tredje gången och där tillträdesförbudet utfärdades.

2. Tillträdesförbudet får hävas endast om de villkor som anges i punkterna 3–9 i bilaga VIII har uppfyllts, dock tidigast tre månader efter utfärdandet.

Om tillträdesförbud utfärdas för andra gången för fartyget ska förbudet hävas tidigast efter 12 månader.

3. Om fartyget därefter hålls kvar i någon hamn eller vid någon ankarplats inom gemenskapen ska fartyget vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i gemenskapen. Detta tredje tillträdesförbud får hävas 24 månader efter det att förbudet utfärdats, men endast om

— fartyget är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens inte omfattas av vare sig den svarta eller den grå lista som avses i punkt 1,

— det föreskrivna certifikatet och klasscertifikatet för fartyget har utfärdats av en organisation eller organisationer som erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (omarbetning) <sup>(1)</sup>,

— fartyget förvaltas av ett företag med hög prestationsnivå i enlighet med bilaga I del I.1, och

— villkoren i punkterna 3–9 i bilaga VIII är uppfyllda.

Ett fartyg som efter 24 månader efter det att tillträdesförbudet utfärdades inte uppfyller kriterierna i denna punkt, ska permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i gemenskapen.

4. Varje senare kvarhållande i en hamn eller vid en ankarplats i gemenskapen efter det tredje tillträdesförbudet ska leda till att fartyget permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser i gemenskapen.

5. Med avseende på denna artikel ska medlemsstaterna följa de förfaranden som anges i bilaga VIII.

#### Artikel 17

##### Rapport till befälhavaren om inspektion

När en inspektion, en mer ingående inspektion eller en utökad inspektion slutförts, ska inspektören sammanställa en inspek-

tionsrapport i enlighet med bilaga IX. En kopia av inspektionsrapporten ska lämnas till fartygets befälhavare.

#### Artikel 18

##### Klagomål

Alla klagomål ska bli föremål för en omedelbar inledande bedömning av den behöriga myndigheten. Denna bedömning ska avgöra om klagomålet är skäligt.

Om så är fallet ska den behöriga myndigheten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att behandla klagomålet, och särskilt se till att alla personer som är direkt berörda av det klagomålet har möjlighet att delge sina synpunkter.

Om den behöriga myndigheten finner ett klagomål uppenbart ogrundat ska myndigheten informera klaganden om sitt beslut och skälen för detta.

Klagandens identitet får inte lämnas ut till det berörda fartygets befälhavare eller ägare. Inspektören ska se till att alla samtal med besättningsmedlemmar sker under iakttagande av konfidentialitet.

Medlemsstaterna ska informera flaggstatens administration om klagomål som inte är uppenbart ogrundade och om hur klagomålen har följts upp; i lämpliga fall ska en kopia av meddelandet lämnas till Internationella arbetsorganisationen (ILO).

#### Artikel 19

##### Åtgärdande och kvarhållande

1. Den behöriga myndigheten ska försäkra sig om att alla brister som bekräftats av eller framkommit under en inspektion rättas till eller kommer att rättas till i enlighet med konventionerna.

2. När sådana brister upptäcks som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget inspekteras se till att fartyget kvarhålls eller att den verksamhet i samband med vilken bristerna har upptäckts stoppas. Beslutet om kvarhållande eller driftsförbudet får inte upphävas förrän faran har avlägsnats eller myndigheten försäkrat sig om att fartyget efter att ha uppfyllt vissa nödvändiga villkor kan ge sig av till sjöss eller fortsätta driften utan fara för passagerares och besättnings säkerhet eller hälsa, utan fara för andra fartyg och utan att den marina miljön hotas på ett oacceptabelt sätt.

<sup>(1)</sup> Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

3. När inspektören gör sina sakkunnigbedömningar av om ett fartyg ska kvarhållas eller inte ska han följa de kriterier som fastställs i bilaga X.

4. Om inspektionen visar att fartyget inte är utrustat med ett fungerande VDR-system trots att användning av ett sådant system är obligatoriskt enligt direktiv 2002/59/EG ska den behöriga myndigheten se till att fartyget kvarhålls.

Om en sådan brist inte kan åtgärdas enkelt i hamnen för kvarhållandet, får den behöriga myndigheten antingen tillåta fartyget att fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv där bristerna lätt kan åtgärdas eller kräva att bristen åtgärdas inom högst 30 dagar enligt vad som föreskrivs i Paris MOU:s riktlinjer. För dessa ändamål ska förfarandena i artikel 21 vara tillämpliga.

5. I undantagsfall och om fartygets allmänna tillstånd är uppenbart undermåligt, får den behöriga myndigheten göra uppehåll i inspektionen av fartyget tills de ansvariga parterna har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att fartyget uppfyller de relevanta kraven i konventionerna.

6. Vid kvarhållande ska den behöriga myndigheten omedelbart skriftligen och med bifogande av inspektionsrapporten underrätta flaggstatens administration eller, när detta inte är möjligt, konsuln eller, i dennes frånvaro, den aktuella statens närmaste diplomatiska representant, om de omständigheter som gjort att ingripandet bedömts vara nödvändigt. I förekommande fall ska dessutom utsedda inspektörer eller erkända organisationer som ansvarar för utfärdande av klasscertifikat eller föreskrivna certifikat enligt konventionerna informeras.

7. Detta direktiv ska inte påverka de ytterligare krav i konventionerna som rör förfaranden för meddelande och rapporter med avseende på hamnstatskontroll.

8. När hamnstatskontroll utövas i enlighet med detta direktiv ska alla tänkbara ansträngningar göras för att undvika att ett fartyg kvarhålls eller försenas utan tillräcklig anledning. Om ett fartyg kvarhålls eller försenas utan tillräcklig anledning har ägaren eller den driftsansvarige rätt till ersättning för den lidna förlusten eller skadan. I varje fall av påstått kvarhållande eller försening utan tillräcklig anledning ligger bevisbördan på ägaren eller den driftsansvarige.

9. Den behöriga myndigheten får tillåta att det kvarhållna fartyget flyttas från en del av hamnen till en annan om det behövs för att undvika trängsel och kan ske utan fara. Risken för trängsel ska emellertid inte påverka beslutet om kvarhållande eller om kvarhållandets upphörande.

Hamnmyndigheter eller -organ ska samarbeta med den behöriga myndigheten för att ge plats åt kvarhållna fartyg.

10. Hamnmyndigheterna eller hamnorganen ska snarast möjligt informeras när beslut om kvarhållande fattas.

#### Artikel 20

##### Rätt till överklagande

1. Fartygets ägare, den driftsansvarige eller dennes representant i medlemsstaten ska ha rätt att överklaga en behörig myndighets kvarhållande eller tillträdesförbud. Ett överklagande ska inte hindra att kvarhållandet eller tillträdesförbudet verkställs.

2. Medlemsstaterna ska inrätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning.

3. Den behöriga myndigheten är skyldig att upplysa befälhavaren för det fartyg som avses i punkt 1 om hans rätt att överklaga och de praktiska formaliteterna för detta.

4. Om överklagandet eller en begäran från ägaren eller den driftsansvarige eller deras representanter leder till att ett beslut om kvarhållande eller ett tillträdesförbud upphävs eller ändras,

a) ska medlemsstaten se till att inspektionsdatabasen snarast uppdateras i enlighet med detta,

b) ska den medlemsstat där beslutet om kvarhållande eller tillträdesförbudet utfärdades se till att den information som offentliggjorts i enlighet med artikel 26 rättas inom 24 timmar.

#### Artikel 21

##### Uppföljning av inspektioner och kvarhållanden

1. När sådana brister som avses i artikel 19.2 inte kan åtgärdas i inspektionshamnen får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta det ifrågavarande fartyget att utan oskäligt dröjsmål fortsätta till det närmast lämpliga reparationsvarv, som utses av befälhavaren och den aktuella myndigheten där uppföljning kan ske, förutsatt att de villkor som har uppställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av den medlemsstaten följs. Sådana villkor ska säkerställa att fartyget kan fortsätta färden utan fara för passagerares och besättnings säkerhet och hälsa, utan fara för andra fartyg och utan att utgöra ett oacceptabelt hot mot den marina miljön.

2. Om beslutet att skicka ett fartyg till ett reparationsvarv grundas på ett brott mot IMO:s resolution A.744(18) antingen i fråga om fartygets dokumentation eller fel och brister i konstruktionen, får den behöriga myndigheten kräva att nödvändiga tjockleksmätningar görs i kvarhållandehamnen innan fartyget släpps iväg.

3. Då sådana omständigheter som anges i punkt 1 föreligger ska medlemsstatens behöriga myndighet i den hamn där inspektionen genomfördes meddela dels den behöriga myndigheten i den stat där reparationsvarvet är beläget, dels de parter som anges i artikel 19.6, dels varje annan lämplig myndighet om villkoren för färden.

Den behöriga myndigheten i den medlemsstat som mottar ett sådant meddelande ska upplysa den myndighet som utfärdat meddelandet om de åtgärder som vidtagits.

4. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de fartyg som avses i punkt 1 vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser i gemenskapen om fartyget fortsätter sin resa

a) utan att i inspektionshamnen uppfylla de villkor som den behöriga myndigheten i någon medlemsstat har uppställt, eller

b) under vägran att uppfylla tillämpliga konventionskrav genom att inte anlöpa det anvisade reparationsvarvet.

En sådan vägran ska gälla tills ägaren eller den driftsansvarige på ett för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt tillfredsställande sätt visar att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav i konventionerna.

5. Under de omständigheter som avses i punkt 4 a ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fartyget befanns vara undermåligt omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla andra medlemsstater på detta.

Under de omständigheter som avses i punkt 4 b ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där reparationsvarvet är beläget omedelbart uppmärksamma de behöriga myndigheterna i alla andra medlemsstater på detta.

Innan fartyget vägras att anlöpa får en medlemsstat begära överläggningar med administrationen i fartygets flaggstat.

6. Med avvikelser från bestämmelserna i punkt 4 får tillträde till en anvisad hamn eller ankarplats tillåtas av berörd myndighet i hamnstaten om force majeure eller bjudande säkerhetsskäl föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk

eller för att rätta till brister, förutsatt att fartygets ägare, den driftsansvarige eller befälhavaren har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten för att säkerställa ett säkert anlöp.

## Artikel 22

### Inspektörernas kvalifikationer

1. Inspektioner får endast genomföras av inspektörer som är kvalificerade enligt bilaga XI och som av den behöriga myndigheten har bemyndigats att genomföra hamnstatskontroller.

2. När nödvändig yrkesmässig sakkunskap inte kan tillhandahållas av hamnstatens behöriga myndighet, får denna behöriga myndighets inspektör biträdas av varje annan person som har den erforderliga sakkunskapen.

3. Den behöriga myndigheten, inspektörer som utövar hamnstatskontroll och de personer som biträder dem får inte ha något kommersiellt intresse vare sig i hamnen där inspektionen utförs eller i de inspekterade fartygen. Inte heller får inspektörerna vara anställda hos eller utföra arbete för icke-statliga organisationer som utfärdar föreskrivna certifikat eller klasscertifikat eller utför de besiktningar som ligger till grund för att sådana certifikat utfärdas för fartyg.

4. Varje inspektör ska vara utrustad med ett personligt dokument i form av ett identitetskort, utfärdat av hans behöriga myndighet i enlighet med kommissionens direktiv 96/40/EG av den 25 juni 1996 för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför hamnstatskontroll (1).

5. Medlemsstaterna ska se till att inspektörernas kompetens och deras uppfyllande av minimikriterierna i bilaga XI kontrolleras innan medlemsstaterna bemyndigar dem att utföra inspektioner, och därefter periodiskt mot bakgrund av det utbildnings-system som avses i punkt 7.

6. Medlemsstaterna ska se till att inspektörerna utbildas på lämpligt sätt om ändringar av gemenskapens system för hamnstatskontroll som sker genom detta direktiv, och om ändringarna av konventionerna.

7. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna utforma och främja ett harmoniserat gemenskapssystem för medlemsstaternas utbildning och kompetensbedömning av inspektörer.

(1) EGT L 196, 7.8.1996, s. 8.

*Artikel 23***Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter**

1. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att lotsar i medlemsstaterna som är verksamma vid ankomst eller avgång från kaj eller på fartyg vid resa till en hamn eller i transit inom en medlemsstat omedelbart informerar den behöriga myndigheten i hamn- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar uppenbara avvikelser som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön.

2. Om hamnmyndigheterna eller -organen i samband med sin normala verksamhet uppmärksammar att ett fartyg i deras hamn uppvisar uppenbara avvikelser som kan inverka menligt på fartygets säkerhet eller som utgör ett oacceptabelt hot mot den marina miljön, ska myndigheten eller organet i fråga omedelbart upplysa den aktuella hamnstatens behöriga myndighet om detta.

3. Medlemsstaterna ska ålägga lotsar och hamnmyndigheter eller -organ att lämna minst följande uppgifter, om möjligt i elektronisk form:

- Uppgifter om fartyget (namn, IMO-identifieringsnummer, signalbokstäver och flaggstat).
- Uppgifter om resan (senaste anlöpshamn, destinationshamn).
- Beskrivning av uppenbara avvikelser funna ombord.

4. Medlemsstaterna ska se till att uppenbara avvikelser anmälda av lotsar och hamnmyndigheter eller -organ följs upp på lämpligt sätt och registrera uppgifter om vidtagna åtgärder.

5. Kommissionen får i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 31.2 besluta om åtgärder för genomförandet av denna artikel, inbegripet ett harmoniserat elektroniskt format och förfaranden för rapportering av uppenbara avvikelser anmälda av lotsar och hamnmyndigheter eller organ samt om de uppföljande åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna.

*Artikel 24***Inspektionsdatabas**

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera inspektionsdatabasen med utgångspunkt i sakkunskap och erfarenheter enligt Paris MOU.

Inspektionsdatabasen ska innehålla alla uppgifter som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som inrättas genom

detta direktiv och ska omfatta alla de funktioner som framgår av bilaga XII.

2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att information om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som anlöper dess hamnar och ankarplatser, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen överförs till inspektionsdatabasen inom rimlig tid via gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten "SafeSeaNet" som avses i artikel 3 punkt s i direktiv 2002/59/EG. Så snart de har överfört sådana uppgifter till inspektionsdatabasen via SafeSeaNet, behöver medlemsstaterna inte lämna uppgifter i enlighet med punkterna 1.2 och 2 a och 2 b i bilaga XIV till detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska se till att uppgifter om inspektioner som utförs i enlighet med detta direktiv överförs till inspektionsdatabasen så snart inspektionsrapporten har utarbetats eller kvarhållandet har hävts.

Medlemsstaterna ska inom 72 timmar se till att de uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen blir godkända för offentliggörande.

4. På grundval av de inspektionsuppgifter som medlemsstaterna lämnar ska kommissionen i inspektionsdatabasen kunna hämta relevanta uppgifter om genomförandet av detta direktiv, särskilt om fartygens riskprofil, om vilka fartyg som står i tur att inspekteras, om fartygens förflyttningar och om varje medlemsstats inspektionsplikt.

Medlemsstaterna ska ha tillgång till alla uppgifter som registreras i inspektionsdatabasen och som är relevanta för genomförandet av inspektionsförfarandena i detta direktiv.

Medlemsstaterna och tredje parter som har undertecknat Paris MOU ska beviljas tillgång till alla uppgifter som de registrerar i inspektionsdatabasen och till uppgifter om de fartyg som för deras flagg.

*Artikel 25***Informationsutbyte och samarbete**

Varje medlemsstat ska se till att dess hamnmyndigheter eller -organ och andra berörda myndigheter eller organ som har följande typer av information ger dem till den behöriga myndigheten:

- Information som har anmälts i enlighet med artikel 9 och bilaga III.

- Information om fartyg som inte har lämnat någon information enligt kraven i detta direktiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester<sup>(1)</sup> och direktiv 2002/59/EG samt, i förekommande fall, förordning (EG) nr 725/2004.
- Information om fartyg som har gått till sjöss utan att ha följt artikel 7 eller artikel 10 i direktiv 2000/59/EG.
- Information om fartyg som har vägrats anlöpa eller avvisats från hamn av skyddsskäl.
- Information om uppenbara avvikelser i enlighet med artikel 23.

#### Artikel 26

##### Offentliggörande av information

Kommissionen ska på en offentlig webbplats hålla tillgänglig och upprätthålla information om inspektioner, kvarhållanden och nekat tillträde i enlighet med bilaga XIII med utgångspunkt i sakkunskap och erfarenheter enligt Paris MOU.

#### Artikel 27

##### Offentliggörande av en lista över företag med låg och mycket låg prestation

Kommissionen ska regelbundet upprätta och på en offentlig webbplats offentliggöra information om företag vars prestation med avseende på fastställandet av fartygets riskprofil enligt bilaga I del I har betraktats som låg och mycket låg under tre månader eller längre.

I enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 31.2 ska kommissionen anta föreskrifter för genomförandet av denna artikel, särskilt med angivande av de närmare villkoren för offentliggörande.

#### Artikel 28

##### Ersättning för kostnader

1. Om de inspektioner som avses i artiklarna 13 och 14 bekräftar eller avslöjar brister som enligt konventionerna utgör skäl för att hålla kvar fartyget, ska alla kostnader som har samband med inspektionerna under en normal redovisningsperiod täckas av fartygets ägare eller den driftsansvarige eller dennes representant i hamnstaten.

2. Alla kostnader i samband med inspektioner som utförs av en medlemsstats behöriga myndighet enligt bestämmelserna i artikel 16 och artikel 21.4 ska debiteras fartygets ägare eller den driftsansvarige.

3. Vid kvarhållande av ett fartyg ska alla kostnader i samband med kvarhållandet i hamn bäras av fartygets ägare eller den driftsansvarige.

4. Beslut om kvarhållande ska inte upphävas förrän full betalning skett eller tillfredsställande säkerhet ställts för ersättning av kostnaderna.

#### Artikel 29

##### Uppgifter för övervakning av genomförandet

Medlemsstaterna ska ge kommissionen de uppgifter som anges i bilaga XIV med de intervaller som där anges.

#### Artikel 30

##### Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer

Kommissionen ska samla in den information och göra de besök i medlemsstaterna som kommissionen behöver för att se till att direktivet genomförs på ett effektivt sätt och för att i enlighet med artikel 2 b i förordning (EG) nr 1406/2002 på ett övergripande sätt kontrollera hur gemenskapens system för hamnstatskontroll fungerar.

#### Artikel 31

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002<sup>(2)</sup>.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

#### Artikel 32

##### Ändringsförfarande

Kommissionen ska

a) anpassa bilagorna, utom bilaga I, för att ta hänsyn till ändringar i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet och sjöfartsskydd som har trätt i kraft och berörda internationella organisationers konventioner, internationella koder och resolutioner samt utvecklingen i Paris MOU,

<sup>(1)</sup> EGT L 332, 28.12.2000, s. 81.

<sup>(2)</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) ändra de definitioner som hänvisar till konventioner, internationella protokoll, koder och resolutioner samt gemenskapslagstiftning som har betydelse för detta direktiv.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 31.3.

Ändringarna av de internationella instrument som avses i artikel 2 får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

#### Artikel 33

### Genomförandebestämmelser

När genomförandebestämmelserna i artiklarna 8.4, 10.3, 14.4, 15.4, 23.5 och 27 fastställs i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 31.2 och 31.3, ska kommissionen särskilt vinnlägga sig om att det i dessa bestämmelser tas hänsyn till den sakkunskap och de erfarenheter som erhållits genom inspektionssystemet i gemenskapen och i Paris MOU-regionen.

#### Artikel 34

### Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa ett system med sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

#### Artikel 35

### Översyn

Kommissionen ska se över genomförandet av detta direktiv senast den 30 juni 2012. Översynen ska bland annat gälla fullgörandet av gemenskapens övergripande inspektionsplikter enligt artikel 5, antalet inspektörer för hamnstatskontroll i varje medlemsstat, antalet genomförda inspektioner, efterlevnaden av varje medlemsstats årliga inspektionsplikter och tillämpningen av artiklarna 6–8.

Kommissionen ska meddela resultaten av översynen till Europaparlamentet och rådet och använda översynen som underlag för att fastställa om det behövs något förslag till ändringsdirektiv eller någon ytterligare lagstiftning på området.

#### Artikel 36

### Genomförande och anmälan

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2010 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

De ska tillämpa de bestämmelserna från och med den 1 januari 2011.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

4. Dessutom ska kommissionen regelbundet informera Europaparlamentet och rådet om framstegen i genomförandet av detta direktiv i medlemsstaterna, framför allt i syfte att säkra ett enhetligt genomförande av gemenskapens inspektionssystem.

#### Artikel 37

### Upphävande

Direktiv 95/21/EG, ändrat genom de direktiv som anges i bilaga XV del A, ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2011, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av direktiven som anges i bilaga XV del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XVI till detta direktiv.

#### Artikel 38

### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 39

### Adressater

Detta direktiv är riktat till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

## BILAGA I

## BESTÅNDSDELARNA I GEMENSKAPENS SYSTEM FÖR HAMNSTATSINSPEKTION

## (enligt artikel 5)

Följande faktorer och områden ska ingå i gemenskapens system för hamnstatsinspektion:

## I. Fartygens riskprofil

Ett fartygs riskprofil ska avgöras av följande generiska och historiska parametrar:

## 1. Generiska parametrar

## a) Fartygstyp

Passagerarfartyg, olje- och kemikalietankfartyg, gastankfartyg och bulkfartyg ska anses utgöra en högre risk.

## b) Fartygets ålder

Fartyg som är äldre än 12 år ska anses utgöra en högre risk.

## c) Flaggstatens prestationsnivå

i) Fartyg flaggade i en stat med hög kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg flaggade i en stat med låg kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg flaggade i en stat som genomgått en revision och för vilken det har lagts fram en plan för korrigerande åtgärder i överensstämmelse med både ramen och förfarandena för IMO:s frivilliga revisionsprogram för medlemsstater (Voluntary IMO Member State Audit Scheme) ska anses utgöra en lägre risk. Så snart de åtgärder som avses i artikel 10.3 har antagits, ska ett sådant fartygs flaggstat visa överensstämmelse med koden för genomförande av bindande IMO instrument.

## d) Erkända organisationer

i) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är låg eller mycket låg i fråga om kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg certifierade av en erkänd organisation vars prestationsnivå är hög i fråga om kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU regionen ska anses utgöra en lägre risk.

iii) Fartyg certifierade av organisationer erkända i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009 ska anses utgöra en lägre risk.

## e) Företagets prestationsnivå

i) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är låg eller mycket låg enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU-regionen ska anses utgöra en högre risk.

ii) Fartyg tillhörande ett företag vars prestationsnivå är hög enligt dess fartygs brist- och kvarhållandefrekvens i gemenskapen och Paris MOU regionen ska anses utgöra en lägre risk.

## 2. Historiska parametrar

- i) Fartyg som har hållits kvar mer än en gång ska anses utgöra en högre risk.
- ii) Fartyg som vid inspektion(er) under den period som avses i bilaga II har uppvisat ett lägre antal brister än det som anges i bilaga II ska anses utgöra en lägre risk.
- iii) Fartyg som inte har hållits kvar under den period som avses i bilaga II ska anses utgöra en lägre risk.

På grundval av en samlad bedömning av riskparametrarna med hjälp av en viktning som avspeglar varje parameters relativa inflytande på fartygets totala risk ska fartygets riskprofil fastställas till någon av följande beteckningar:

- Hög risk.
- Normal risk.
- Låg risk.

Vid bedömningen ska större vikt läggas vid fartygstyp, flaggstatens och företagets prestationsnivå och erkända organisationer.

## II. Inspektion av fartyg

### 1. Periodiska inspektioner

Periodiska inspektioner ska utföras med i förväg bestämda intervaller. Deras frekvens ska avgöras av fartygets riskprofil. För högriskfartyg får intervallet inte överstiga sex månader. För fartyg med övriga riskprofiler ska lägre risk innebära längre intervall.

Medlemsstaterna ska göra periodisk inspektion på följande fartyg:

- Högriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen under de senaste sex månaderna. Högriskfartyg kan inspekteras från och med den femte månaden.
- Normalriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen under de senaste 12 månaderna. Normalriskfartyg kan inspekteras från och med den tionde månaden.
- Lågriskfartyg som inte har inspekterats i någon hamn eller vid någon ankarplats i gemenskapen eller Paris MOU-regionen under de senaste 36 månaderna. Lågriskfartyg kan inspekteras från och med den 24:e månaden.

### 2. Tilläggsinspektioner

Fartyg för vilka följande faktorer av högsta prioritet eller oförutsedda faktorer gäller ska inspekteras oavsett när de senast genomgick en periodisk inspektion. Huruvida det behövs en tilläggsinspektion på grundval av oförutsedda faktorer överläts dock åt inspektören att yrkesmässigt bedöma.

#### 2A. Faktorer av högsta prioritet

Fartyg för vilka följande faktorer av högsta prioritet gäller ska inspekteras oavsett när de senast genomgick en periodisk inspektion:

- Fartyg som av säkerhetsskäl har avstängts eller dragits tillbaka från sin klass efter den senaste inspektionen i gemenskapen eller Paris MOU-regionen.
- Fartyg som har rapporterats eller anmälts av en annan medlemsstat.
- Fartyg som inte kan identifieras i inspektionsdatabasen.

- Fartyg som
  - har varit inblandat i en kollision, grundstötning eller strandning på väg till hamnen,
  - anklagas för att ha brutit mot bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen eller spillvatten, eller
  - har manövrerats på ett oberäkneligt eller riskabelt sätt i strid med IMO:s trafikregleringsåtgärder och praxis och rutiner för säkert framförande av fartyg.

## 2B. Oförutsedda faktorer

Fartyg för vilka följande oförutsedda faktorer gäller ska inspekteras oavsett när de senast genomgick en periodisk inspektion. Beslutet att utföra en sådan tilläggsinspektion överläts dock åt den behöriga myndigheten att yrkesmässigt bedöma.

- Fartyg som inte har följt den gällande versionen av IMO:s rekommendation om navigering genom inloppet till Östersjön.
- Fartyg certifierade av en tidigare erkänd organisation vars erkännande har återkallats efter fartygets senaste inspektion i gemenskapen eller i Paris MOU regionen.
- Fartyg som har rapporterats av lots eller hamnmyndighet eller -organ med anledning av uppenbara avvikelser som kan inverka menligt på fartygets säkra framförande eller utgöra ett hot mot miljön enligt artikel 23 i detta direktiv.
- Fartyg som inte har uppfyllt anmälningsplikten enligt artikel 9 i detta direktiv, enligt direktiven 2000/59/EG och 2002/59/EG, och i förekommande fall förordning (EG) nr 725/2004.
- Fartyg som har varit föremål för rapport eller klagomål från befälhavaren, en besättningsmedlem eller annan person eller organisation med ett legitimt intresse av fartygets säkra drift, boende- och arbetsförhållanden ombord eller förhindrande av förorening, om inte den berörda medlemsstaten bedömer att rapporten eller klagomålet uppenbart saknar grund.
- Fartyg som tidigare hållits kvar för mer än tre månader sedan.
- Fartyg som har rapporterats ha ej åtgärdade brister, utom de fartyg vars brister måste rättas till inom 14 dagar efter avresan, och när det gäller brister som måste rättas till före avresan.
- Fartyg som har rapporterats ha problem med lasten, särskilt om lasten är giftig eller farlig.
- Fartyg som har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljö.
- Fartyg som enligt uppgifter från en tillförlitlig källa har riskparametrar som skiljer sig från dem som registrerats och vars risknivå därför har höjts.

## 3. Urvalsordning

3A. Fartyg av prioritet I ska inspekteras enligt följande:

- a) En utökad inspektion ska göras av
  - varje fartyg med hög riskprofil som inte inspekterats under de senaste sex månaderna,
  - varje passagerarfartyg, olje-, gas eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 12 månaderna.
- b) En inledande eller en mer ingående inspektion ska i förekommande fall göras av
  - varje fartyg som inte är passagerarfartyg, olje-, gas eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 12 månaderna.

- c) När det gäller en faktor av högsta prioritet gäller följande:
- En mer ingående eller en utökad inspektion ska göras efter inspektörens yrkesmässiga bedömning av varje fartyg med hög riskprofil och av varje passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år.
  - En mer ingående inspektion ska göras av varje fartyg som inte är passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år.
- 3B. Om den behöriga myndigheten beslutar att inspektera ett fartyg av prioritet II ska följande tillämpas:
- a) En utökad inspektion ska göras av
- varje fartyg med hög riskprofil som inte inspekterats under de senaste fem månaderna,
  - varje passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tio månaderna, eller
  - varje passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.
- b) En inledande eller, om så är lämpligt, en mer ingående inspektion ska göras av
- varje fartyg som inte är passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 10 månaderna, eller
  - varje fartyg som inte är passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år, har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna.
- c) När det gäller en oförutsedd faktor gäller följande:
- En mer ingående eller en utökad inspektion ska efter inspektörens yrkesmässiga bedömning göras av varje fartyg med hög riskprofil eller varje passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år.
  - En mer ingående inspektion ska göras av alla fartyg som inte är passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg och som är äldre än 12 år.
-

## BILAGA II

## FASTSTÄLLANDE AV FARTYGENS RISKPROFIL

(enligt artikel 10.2)

Generiska parametrar			Profil				
			Högriskfartyg		Normalriskfartyg	Lågriskfartyg	
			Kriterier	Viktningspoäng	Kriterier	Kriterier	
1	Fartygstyp		Kemikalietankfartyg Gastankfartyg Oljetankfartyg Bulkfartyg Passagerarfartyg	2	Varken högrisk- eller lågriskfartyg	Alla typer	
2	Fartygets ålder		All typer > 12 år	1		Alla åldrar	
3a	Flagga	BGW-lista	Svart - VHR, HR, M - HR	2		Vit	
			Svart MR	1			
3b	IMO-revision		—	—		Ja	
4a	Erkänd organisation	Prestation	H	—		—	Hög
			M	—		—	—
			L	Låg		1	—
			VL	Mycket låg		—	—
4b	EU-erkänd		—	—		Ja	
5	Företag	Prestation	H	—		—	Hög
			M	—		—	—
			L	Låg		2	—
			VL	Mycket låg	—	—	
Historiska parametrar							
6	Antal brister noterade vid varje inspektion under närmast föregående 36 månader	Brister	Ej godtagbar	—	—	≤5 (och minst en inspektion utförd under närmast föregående 36 månader)	
7	Antal kvarhållanden under närmast föregående 36 månader	Kvarhållanden	≥2 kvarhållanden	1	—	Inget kvarhållande	

Högriskfartyg är fartyg som uppfyller kriterier med ett totalt värde på 5 eller fler viktningpunkter.

Lågriskfartyg är fartyg som uppfyller samtliga kriterier för lågriskparametrar.

Normalriskfartyg är fartyg som varken är högrisk- eller lågriskfartyg.

*BILAGA III***ANMÄLAN****(enligt artikel 9.1)**

Information som ska lämnas i enlighet med artikel 9.1.

Följande information ska lämnas till hamnmyndigheten eller -organet eller till den myndighet eller det organ som utsetts för detta ändamål minst tre dagar före beräknad ankomst till hamnen eller ankarplatsen eller, om resan beräknas ta mindre än tre dagar, före avresan från föregående hamn:

- a) Fartygets namn, signalbokstäver och dess IMO-identifieringsnummer eller MMSI-nummer.
  - b) Beräknad liggetid.
  - c) För tankfartyg:
    - i) Konstruktion: enkelskrov, enkelskrov med segregerade barlasttankar eller dubbelskrov.
    - ii) Last- och barlasttankarnas tillstånd: fullastade, tomma eller inerta.
    - iii) Lastens volym och art.
  - d) Planerad verksamhet under tiden i anlöpshamnen eller vid ankarplatsen (lastning, lossning, övrigt).
  - e) Planerade lagstadgade besiktningar och omfattande underhålls- eller reparationsarbeten som ska utföras när fartyget ligger i anlöpshamnen eller vid ankarplatsen.
  - f) Dag för senaste utökade inspektion i Paris MOU-regionen.
-

## BILAGA IV

## FÖRTECKNING ÖVER CERTIFIKAT OCH DOKUMENT

(enligt artikel 13.1)

1. Internationellt mätbrev (1969).
2. — Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg.
  - Konstruktionssäkerhetscertifikat för lastfartyg.
  - Utrustningssäkerhetscertifikat för lastfartyg.
  - Radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg.
  - Dispenscertifikat, inklusive, om så är lämpligt, lastförteckningen.
  - Säkerhetscertifikat för lastfartyg.
3. Det internationella sjöfartsskyddscertifikatet (ISSC).
4. Fartygshistorik.
5. Certifikat för gastanfartyg (IGC).
  - Certifikat för gastanfartyg.
6. Kemikalietanfartygssäkerhetscertifikat (IBC).
  - Kemikalietanfartygssäkerhetscertifikat (BCH).
7. Internationellt oljeskyddscertifikat.
8. Internationellt föreningsskyddscertifikat.
9. Internationellt fribordscertifikat (1966).
  - Dispenscertifikat till det internationella fribordscertifikatet.
10. Oljedagbok, delarna I och II.
11. Lastdagbok.
12. Beslut om säkerhetsbesättning.
13. Certifikat eller andra dokument som krävs i enlighet med bestämmelserna i STCW 78/95.
14. Läkarintyg (se ILO:s konvention nr 73 om läkarundersökning av sjömän).
15. Arbetsordning för fartyget (ILO-konvention nr 180 och STCW 78/95).
16. Arbets- och vilotidsjournal för sjöfolk (ILO-konvention nr 180).
17. Stabilitetshandlingar.
18. En kopia av dokumentet angående godkänd säkerhetsorganisation och certifikatet angående godkänd säkerhetsorganisation som utfärdats i enlighet med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förening (Solas 74, kapitel IX).
19. Certifikat med avseende på fartygets skrovstyrka och maskininstallationer utfärdade av vederbörande erkänd organisation (krävs endast om fartyget är klassificerat av en erkänd organisation).

20. Dokument om överensstämmelse avseende särskilda krav för fartyg som transporterar farligt gods.
21. Säkerhetscertifikat för höghastighetsfartyg och trafikillstånd för höghastighetsfartyg.
22. Särskild förteckning, manifest eller utförlig lastplan för farligt gods.
23. Fartygets loggbok över tester och övningar, inbegripet skyddsövningar samt loggbok över inspektion och underhåll av livräddningsredskap och anordningar och brandredskap och anordningar för brandbekämpning.
24. Säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde.
25. Säkerhetscertifikat för flyttbar oljeborrplattform till sjöss.
26. För oljetankfartyg: protokoll över övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp för senaste ballastresan.
27. Mönstringslista, brandbekämpningsplan och för passagerarfartyg en skadekontrollplan.
28. Beredskapsplan för förorening från fartyg.
29. Besiktningssrapporter (för bulkfartyg och oljetankfartyg).
30. Rapporter från tidigare hamnstatskontrollinspektioner.
31. Upplysningar om högsta A/A-ratio för ro-ro-passagerarfartyg.
32. Dokument om tillstånd för transport av spannmål.
33. Lastsäkringshandbok.
34. Avfallshanteringsplan och avfallsdagbok.
35. Beslutsstödsystem för befälhavare på passagerarfartyg.
36. Samarbetsplan vad gäller räddningstjänster för passagerarfartyg som går i reguljärtrafik.
37. Förteckning över driftbegränsningar för passagerarfartyg.
38. Bulklastfartygsbok.
39. Lastnings- och lossningsplan för bulklastfartyg.
40. Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (Internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, 1992).
41. Certifikat som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om försäkring av fartygsägare mot sjörättsligt skadeståndsansvar <sup>(1)</sup>.
42. Certifikat som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om bortfraktarens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss <sup>(2)</sup>.
43. Internationellt intyg om förebyggande av luftföroreningar.
44. Internationellt intyg om förebyggande av föroreningar från avloppsvatten.

---

<sup>(1)</sup> Se sidan 128 i detta nummer av EUT.

<sup>(2)</sup> Se sidan 24 i detta nummer av EUT.

## BILAGA V

## EXEMPEL PÅ "OTVETYDIGA SKÄL"

(enligt artikel 13.3)

## A. Exempel på otvetydiga skäl för en mer ingående inspektion

1. Fartyg som beskrivs i bilaga I del II.2A och 2B.
2. Oljedagboken har inte förts på ett korrekt sätt.
3. Felaktigheter har uppdagats vid granskning av certifikat och andra dokument.
4. Indikationer på att besättningen inte förmår uppfylla kraven i fråga om kommunikation ombord enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk<sup>(1)</sup>.
5. Ett certifikat har erhållits på ett bedrägligt sätt eller innehavaren av ett certifikat är inte den person som certifikatet ursprungligen utfärdades till.
6. Fartyg vars befälhavare, befäl eller manskap har ett certifikat utfärdat av ett land som inte har ratificerat STCW 78/95.
7. Tecken på att lasthantering och annan hantering inte sker under säkra förhållanden eller i enlighet med IMO:s riktlinjer, t.ex. har förekomsten av syrekonzentration i inertgassystemets matningsledningar till lasttankarna högre gränsvärde än vad som är tillåtet.
8. Befälhavaren på ett oljetankfartyg kan inte förete protokoll över övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp för senaste ballastresan.
9. En uppdaterad mönstringslista saknas eller besättningen har inte nödvändig kännedom om sina uppgifter i händelse av brand eller en order om att överge fartyget.
10. Utsändandet av falska nödalarmsignaler som inte har återkallats på riktigt sätt.
11. Avsaknad av väsentlig utrustning eller anordningar som krävs enligt konventionerna.
12. Ytterst ohälsosamma förhållanden ombord på fartyget.
13. Inspektörens allmänna intryck och iakttagelser att omfattande slitage eller brister vad gäller skrov eller konstruktion förekommer, vilket kan äventyra fartygets integritet vad gäller konstruktion, vatten- eller vädertätethet.
14. Uppgifter om eller belegg för att befälhavaren eller besättningen inte är förtrogen med väsentliga rutiner för fartygets handhavande vad gäller dess säkerhet eller förhindrande av förorening, eller att sådana rutiner inte har genomförts.
15. Avsaknad av arbetsordning för fartyget eller arbets- och vilotidsjournal.

## B. Exempel på otvetydiga skäl för kontroll av fartyg i fråga om skyddsaspekter

1. Under den inledande inspektionen kan inspektören fastställa otvetydiga skäl för ytterligare skyddskontroller i följande fall:
  - 1.1 ISSC är inte giltigt eller har löpt ut.
  - 1.2 Fartyget har en lägre skyddsnivå än hamnen.
  - 1.3 Skyddsövningarna har inte gjorts.
  - 1.4 Dokumentationen om de tio senaste fallen av samverkan mellan fartyg och hamn eller mellan fartyg och fartyg är ofullständig.
  - 1.5 Det finns belegg för eller har observerats att olika nyckelpersoner i fartygets personal inte kan kommunicera med varandra.
  - 1.6 Allvarliga brister i skyddsarrangemangen har observerats.

<sup>(1)</sup> EUT L 323, 3.12.2008, s. 33.

- 1.7 Inspektören har fått information från en tredje part om något som rör skyddet (t.ex. genom en rapport eller ett klagomål).
  - 1.8 Fartyget har ett i efterhand utfärdat interimistiskt ISSC, och inspektören bedömer att en av anledningarna till att fartyget eller företaget har begärt ett sådant certifikat är att slippa uppfylla alla bestämmelser i Solas 74 XI-2 och del A i ISPS-koden efter det att det interimistiska certifikatet har gått ut. Interimistiska certifikat får utfärdas i de fall som anges i del A i ISPS-koden.
  2. Om otvetydiga skäl föreligger ska inspektören omedelbart underrätta den behöriga skyddsmyndigheten, utom om inspektören också är skyddsansvarig. Den behöriga skyddsmyndigheten ska besluta om vilka ytterligare kontrollåtgärder som måste vidtas med hänsyn till skyddsnivå enligt Solas 74 regel XI-9.
  3. Andra otvetydiga skäl än de ovan angivna ska hanteras av den skyddsansvarige.
-

## BILAGA VI

## FÖRFARANDE FÖR KONTROLL AV FARTYG

## (enligt artikel 15.1)

Bilaga 1: "Förfaranden för hamnstatskontroll" till Paris MOU och följande instruktioner från Paris MOU i deras uppdaterade version:

- Instruktion 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Operativa kontroller av färjor och passagerarfartyg).
- Instruktion 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om elektroniska sjökort).
- Instruktion 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Ledning för inspektion av arbets- och boendeförhållanden).
- Instruktion 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om konventionen STCW 78/95 med ändringar).
- Instruktion 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Riktlinjer för inspektion av arbetstid/viloperiod).
- Instruktion 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om säkerhetsaspekter).
- Instruktion 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemäns kontroll av VDR-system).
- Instruktion 38/2005/05: Guidelines on Marpol 73/78 Annex I (Riktlinjer för Marpol 73/78 bilaga I).
- Instruktion 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Riktlinjer för kontroll av system för bedömning av fartygets skick vad avser oljetankfartyg med enkelskrov).
- Instruktion 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om ISM-koden).
- Instruktion 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Riktlinjer för hamnstatskontrolltjänstemän om kontroll av GMDSS).
- Instruktion 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimering av kontrollistan för förbud och anmälan).
- Instruktion 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks och Main Power Failure Simulation (black-out test) (Ledning för hamnstatskontrolltjänstemän om undersökning av ballasttankar och simulering av bortfall av huvudström) (mörklägningstest).
- Instruktion 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Ledning för kontroll av bulkfartygens konstruktion).
- Instruktion 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Kod för bästa praxis för hamnstatskontrolltjänstemän).
- Instruktion 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Kriterier för ansvarsbedömning av erkända organisationer).
- Instruktion 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Riktlinjer för hamnstatskontrollinspektörer för uppfyllande av Marpol 73/78 bilaga VI).

## BILAGA VII

**UTÖKAD KONTROLL AV FARTYG****(enligt artikel 14)**

En utökad inspektion gäller framför allt de övergripande villkoren för följande riskområden:

- Dokumentation.
- Konstruktionens skick.
- Vädertäthet.
- Nödsystem.
- Radiokommunikation.
- Lastningar och lossningar.
- Brandsäkerhet.
- Larm.
- Boende- och arbetsförhållanden.
- Navigationsutrustning.
- Livräddningsanordningar.
- Farligt gods.
- Framdrivnings- och hjälpmaskineri.
- Förhindrande av förorening.

Förutsatt att de är praktiskt genomförbara och med förbehåll för begränsningar med hänsyn till personers, fartygets eller hamnens säkerhet, ska en utökad inspektion dessutom omfatta kontroll av särskilda delar av riskområdena beroende på typ av inspekterat fartyg i enlighet med artikel 14.3.

---

## BILAGA VIII

**FÖRBUD MOT TILLTRÄDE TILL HAMNAR OCH ANKARPLATSER I GEMENSKAPEN****(enligt artikel 16)**

1. Om förutsättningarna enligt artikel 16.1 föreligger, ska den behöriga myndigheten för den hamn där fartyget kvarhölls för tredje gången skriftligen underrätta befälhavaren om att ett tillträdesförbud kommer att utfärdas och bli tillämpligt så snart fartyget lämnar hamnen. Tillträdesförbudet ska bli tillämpligt så snart fartyget har lämnat hamnen efter det att de brister som föranledde kvarhållandet har avhjälpats.
2. Den behöriga myndigheten ska skicka en kopia av tillträdesförbudet till flaggstatens administration, den erkända organisationen, övriga medlemsstater och stater som har undertecknat Paris MOU, kommissionen och Paris MOU:s sekretariat. Den behöriga myndigheten ska utan dröjsmål föra in uppgifter om tillträdesförbudet i inspektionsdatabasen.
3. För att få ett tillträdesförbud upphävt ska ägaren eller den driftsansvarige rikta en formell begäran till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet. Till denna begäran ska fogas en handling från flaggstatens administration, utfärdad efter det att en av administrationen bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, om att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i konventionerna. Administrationen ska styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts.
4. I tillämpliga fall ska till begäran dessutom fogas en handling från det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget, utfärdad efter det att en av flaggstaten bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets klassificeringsnormer. Klassificeringssällskapet ska styrka för den behöriga myndigheten att besöket har genomförts.
5. Tillträdesförbudet får hävas först efter den period som anges i artikel 16 i detta direktiv, och efter det att fartyget har omspekterats i en överenskommen hamn.

Om den överenskomna hamnen ligger i en medlemsstat får den behöriga myndigheten i den medlemsstaten, på begäran av den behöriga myndighet som utfärdade tillträdesförbudet, ge fartyget tillstånd att anlöpa hamnen för att den nya inspektionen ska kunna göras. Lastning eller lossning får emellertid inte ske förrän tillträdesförbudet har hävts.

6. Om det kvarhållande som ledde till tillträdesförbudet även gällde brister i fartygets konstruktion, får den behöriga myndighet som utfärdade förbudet begära att vissa utrymmen, t.ex. lastutrymmen och tankar, ska göras tillgängliga för undersökning under den nya inspektionen.
7. Den nya inspektionen ska göras av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där tillträdesförbudet utfärdades eller, med den myndighetens godkännande, av den behöriga myndigheten i anlöpshamnen. Den behöriga myndigheten kan begära att få reda på den nya inspektionen högst 14 dagar i förväg. Det ska på ett för medlemsstaten tillfredsställande sätt styrkas att fartyget uppfyller samliga tillämpliga krav i konventionerna.
8. Den nya inspektionen ska utgöras av en utökad inspektion som måste omfatta åtminstone de relevanta punkterna i bilaga VII.
9. Alla kostnader för den utökade inspektionen ska bäras av fartygets ägare eller den driftsansvarige.
10. Om resultatet av den utökade inspektionen tillfredsställer medlemsstaten i enlighet med bilaga VII ska tillträdesförbudet hävas och fartygets företag skriftligen informeras därom.
11. Den behöriga myndigheten ska också skriftligen meddela flaggstatens administration, klassificeringssällskapet, övriga medlemsstater och stater som har undertecknat Paris MOU, kommissionen och Paris MOU:s sekretariat. Den behöriga myndigheten ska utan dröjsmål föra in uppgifter om att tillträdesförbudet har hävts i inspektionsdatabasen.
12. Uppgifter om fartyg som har vägrats tillträde till hamnar och ankarplatser i gemenskapen ska finnas tillgängliga i inspektionsdatabasen och offentliggöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 26 och bilaga XIII.

## BILAGA IX

## INSPEKTIONSRAPPORTEN

(enligt artikel 17)

Inspektionsrapporten ska innehålla minst följande punkter:

## I. Allmänna uppgifter

1. Behörig myndighet som sammanställt rapporten.
2. Dag och ort för inspektionen.
3. Det inspekterade fartygets namn.
4. Flaggsstat.
5. Fartygstyp (enligt certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation).
6. IMO-identifieringsnummer.
7. Signalebokstäver.
8. Bruttodräktighet.
9. Dödvikt (i tillämpliga fall).
10. Konstruktionsår, angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
11. I tillämpliga fall, klassificeringssällskap liksom andra organisationer som för detta fartyg har utfärdat klasscertifikat.
12. Den eller de erkända organisationer och/eller andra parter som på flaggstatens vägnar för detta fartyg har utfärdat certifikat i enlighet med tillämpliga konventioner.
13. Fartygets företag eller den driftsansvarige: namn och adress.
14. För fartyg som transporterar flytande eller fasta laster i bulk: namn och adress till den befraktare som är ansvarig för valet av fartyget samt typ av befraktning.
15. Dag då inspektionsrapporten avslutades.
16. Uppgift om att närmare information om en inspektion eller ett kvarhållande kan komma att offentliggöras.

## II. Uppgifter om inspektionen

1. Certifikat enligt gällande konventioner, utfärdande myndighet eller organisation med uppgift om dag för utfärdande och giltighetstid.
2. Delar av fartyget som har inspekterats (i fall av mer ingående eller utökad inspektion).
3. Hamn och dag för den senaste årliga eller mellanliggande besiktningen eller förnyade besiktningen och namnet på den organisation som utfört besiktningen.
4. Typ av inspektion (inspektion, mer ingående inspektion, utökad inspektion).
5. Bristernas art.
6. Vidtagna åtgärder.

## III. Ytterligare uppgifter i fall av kvarhållande

1. Dag då beslut om kvarhållande fattades.
  2. Dag då kvarhållandet hävdes.
  3. Beskrivning av de brister som föranledde kvarhållandet (hänvisningar till konventioner, om tillämpligt).
  4. Uppgift om huruvida den erkända organisation eller annan privat organisation som utförde besiktningen har ett ansvar för de brister som ensamma eller tillsammans med andra brister ledde till kvarhållande.
  5. Vidtagna åtgärder.
-

## BILAGA X

## KRITERIER FÖR KVARHÅLLANDE

(enligt artikel 19.3)

## INTRODUKTION

Innan beslut fattas om huruvida brister som upptäckts ombord under en inspektion utgör grund för kvarhållande av fartyget, måste inspektören följa riktlinjerna i punkterna 1 och 2.

Punkt 3 innehåller exempel på brister som i och för sig själva utgör anledning till kvarhållande av fartyget (se artikel 19.4).

Om grunden för kvarhållande är skador till följd av en olycka som fartyget har råkat ut för på väg till en hamn ska inte beslut om kvarhållande utfärdas, under förutsättning att

- a) vederbörlig hänsyn har tagits till kraven i Solas 74 regel I/11(c) om anmälan till flaggstatens administration, den utsedde inspektören eller den erkända organisation som ansvarar för utfärdandet av det tillämpliga certifikatet,
- b) befälhavaren eller ägaren, innan fartyget anlöper hamnen, har överlämnat uppgifter till hamnstatskontrollmyndigheten om omständigheterna kring olyckan och de skador som har uppstått samt information om den anmälan till flaggstatens administration som krävs,
- c) lämpliga avhjälpande åtgärder har vidtagits från fartygets sida och att dessa är till myndighetens belåtenhet, och
- d) myndigheten, efter att ha underrättats om att de avhjälpande åtgärderna har vidtagits, har försäkrat sig om att de brister som utgjorde en otvetydig fara för säkerhet, hälsa eller miljö har rättats till.

## 1. Huvudsakliga kriterier

När en inspektör enligt sin sakkunniga bedömning överväger om ett fartyg ska kvarhållas eller ej ska han använda sig av följande kriterier:

## Tidpunkt

Fartyg som utgör sjösäkerhetsrisk ska kvarhållas vid det första inspektionsbesöket oavsett hur länge fartyget ämnar stanna i hamn.

## Kriterium

Fartyget ska kvarhållas om bristerna är av så allvarlig natur att inspektören måste göra en avsyning för att försäkra sig om att bristerna har rättats innan fartyget får gå till sjöss.

Även om det inte är nödvändigt att kvarhålla fartyget i varje enskilt fall, ska inspektörens bedömning att en avsyning är nödvändig betraktas som ett mått på bristernas svårighetsgrad. Det betyder att myndigheten på ett eller annat sätt måste kontrollera att bristerna har rättats till före fartygets avgång, helst genom ett återbesök.

## 2. Tillämpning av huvudsakliga kriterier

När beslut fattas om huruvida fartygets brister är så allvarliga att kvarhållande är nödvändigt ska inspektören försäkra sig om att

- 1) fartyget har aktuell, giltig dokumentation,
- 2) fartyget har den minimibesättning som krävs enligt beslutet om säkerhetsbesättning.

Under inspektionen måste inspektören även försäkra sig om att fartyget och/eller dess besättning

- 3) kan framföra fartyget utan risk under hela den förestående resan,
- 4) på ett säkert sätt kan hantera, transportera och övervaka lasten under hela den förestående resan,

- 5) på ett säkert sätt kan driva maskinrummet under hela den förestående resan,
- 6) kan hålla drifts- och styrfunktioner i stånd under hela den förestående resan,
- 7) effektivt kan släcka eventuella bränder i alla fartygsutrymmen under hela den förestående resan,
- 8) kan lämna fartyget snabbt och säkert i en eventuell nödsituation och utföra räddningsuppdrag under hela den förestående resan,
- 9) kan hindra miljöföroreningar under hela den förestående resan,
- 10) kan upprätthålla stabilitet under hela den förestående resan,
- 11) kan förbli vattentätt under hela den förestående resan,
- 12) kan upprätthålla kommunikationer i eventuella nödsituationer under hela den förestående resan,
- 13) kan upprätthålla riskfri och god arbetsmiljö ombord under hela den förestående resan,
- 14) kan lämna så mycket information som möjligt vid olycksfall.

Om bedömningen enligt någon av dessa punkter med tanke på alla brister som uppdragats är negativ ska inspektören allvarligt överväga att kvarhålla fartyget. En kombination av flera brister av mindre allvarlig natur kan också utgöra grund för kvarhållande.

3. Som vägledning för inspektörer som ska använda dessa riktlinjer följer en uppräknig av brister, ordnade under respektive konventioner och/eller koder, som är av så allvarlig art att de utgör grund för kvarhållande. Förteckningen är inte uttömmande.

#### 3.1 Allmänna uppgifter

Avsaknad av giltiga certifikat och handlingar som krävs enligt aktuella bestämmelser. Fartyg är emellertid inte berättigade att använda certifikat från en konvention eller andra relevanta instrument om dess flaggstat inte är part i en relevant konvention eller har genomfört ett annat relevant instrument. Därför ska avsaknad av sådana dokument inte i sig utgöra anledning att kvarhålla fartyget, men enligt klausulen om "icke-förmånsbehandling" måste fartyget ändå i huvudsak uppfylla kraven i bestämmelserna.

#### 3.2 Områden enligt Solas 74

1. Bristande funktionsduglighet i framdrivningssystem eller andra nödvändiga maskinsystem, inklusive elektricitetsanläggningar.
2. Bristande renlighet i maskineriutrymmen, för stora mängder oljeblandat slagvatten, oljedränkt ytterisolering på ledningar och rör, inklusive avgassystemet i maskinrummet, bristande funktion på länspumpsarrangemang.
3. Bristande funktion hos nödgeneratorer, belysning, batterier och omkopplare.
4. Bristande funktion hos huvudstyrinrättning och nödstyrinrättning.
5. Avsaknad av, otillräcklig kapacitet eller allvarligt slitage och åldring på personlig livräddningsutrustning, livräddningsfarkoster och deras sjösättningsanordningar.
6. Avsaknad av, eller bristfälliga eller påtagligt slitna och åldrade anordningar för att upptäcka brand, brandlarm, brandbekämpningsutrustning, fasta brandsläckningsinstallationer, ventilationsventiler, brandspjäll, snabbstängningsanordningar som inte uppfyller sina användningskrav.
7. Avsaknad av eller påtagligt slitna och åldrade eller bristfälligt fungerande brandsläckningsanordningar på lastdäck i oljelastfartyg.
8. Avsaknad av, icke godkända eller allvarligt skadade ljus-, skylt- eller ljudsignaler.
9. Avsaknad av eller bristfälligt fungerande radioutrustning för larm- och säkerhetskommunikation.

10. Avsaknad av eller bristfälligt fungerande navigeringsutrustning, med hänvisning till bestämmelserna i Solas 74 regel V/16.2.
11. Avsaknad av rättade sjökort eller andra aktuella nautiska publikationer nödvändiga för hela den förestående resan, med beaktande av att traditionella sjökort kan ersättas av ett typgodkänt elektroniskt sjökorts- och informationssystem (ECDIS), som bygger på officiella data.
12. Avsaknad av gnistfri frånluftsventilation för lastpumprum.
13. Allvarliga operativa brister, såsom beskrivs i avdelning 5.5 i bilaga 1 till Paris MOU.
14. Besättningens antal, sammansättning eller certifiering överensstämmer inte med beslutet om säkerhetsbesättning.
15. Underlåtenhet att genomföra det utökade inspektionsprogrammet enligt Solas 74 regel XI-2.

### 3.3 Områden enligt IBC-koden

1. Transport av last som består av ämnen som inte är angivna i *Certificate of Fitness* eller avsaknad av lastinformation.
2. Obefintliga eller skadade högtryckssäkerhetsventiler.
3. Elektriska installationer som inte är säkra i sig själva eller inte uppfyller kodens krav.
4. Källor för antändning i farliga områden.
5. Överträdelse av särskilda krav.
6. Överskridande av maximalt tillåten lastkvantitet per tank.
7. Otillräcklig värmeisolering av känsliga produkter.

### 3.4 Områden enligt IGC-koden

1. Transport av last som består av ämnen som inte är angivna i *Certificate of Fitness* eller avsaknad av lastinformation.
2. Obefintliga stängningsdon till bostadsutrymmen och allmänna utrymmen.
3. Icke gastäta skott.
4. Bristfälligt fungerande luftlås.
5. Obefintliga eller bristfälligt fungerande snabbstängningsventiler.
6. Obefintliga eller bristfälligt fungerande säkerhetsventiler.
7. Elektriska installationer som inte är säkra i sig själva eller inte uppfyller kodens krav.
8. Icke fungerande ventilationssystem i lastutrymmen.
9. Icke fungerande trycklarm för lasttankar.
10. Icke fungerande system för upptäckande av gas eller giftig gas.
11. Transport av ämnen som måste inhiberas utan giltigt inhibitorcertifikat.

### 3.5 Områden enligt LL66

1. Betydande korrosion eller rostskador på plåtar och viktiga delar av skrov och däcksförstärkningar som påverkar sjövärdighet och lokal styrka, om inte tillfredsställande temporära reparationer gjorts inför avgång till hamn där permanenta reparationer ska utföras.

2. Påvisat dålig stabilitet.
  3. Avsaknad av tillräcklig och pålitlig information, enligt föreskrivna regler, som tillåter befälhavaren att snabbt och med enkla medel lasta och barlasta fartyget på ett sådant sätt att säkra stabilitetsegenskaper bibehålls under hela resan och under alla omständigheter och varierade förhållanden och så att fartyget inte utsätts för överdriven yttre stress.
  4. Obefintliga, påtagligt slitna eller obrukbara stängningsdon eller stängningsanordningar för luckarrangemang och vattentäta dörrar.
  5. Överlastning.
  6. Avsaknad av eller oläsbart aktuellt lastmärke.
- 3.6 *Områden enligt Marpol 73/78, bilaga I*
1. Avsaknad av, allvarligt slitage eller bristande funktion hos filtrerings-/separeringsutrustning för oljehaltigt lastvatten, övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp eller 15 ppm larmanordningar.
  2. Otillräcklig återstående kapacitet i uppsamlingsstankar för länsvatten och/eller spillolja för hela den förestående resan.
  3. Avsaknad av oljedagbok.
  4. Olagligt utsläppsarrangemang.
  5. Besiktningrapporter saknas eller uppfyller inte Marpol 73/78 regel 13 G.3 b.
- 3.7 *Områden enligt Marpol 73/78, bilaga II*
1. Avsaknad av P&A-manual.
  2. Lasten är inte kategoriserad.
  3. Avsaknad av lastdagbok.
  4. Transport av oljelika ämnen utan att uppfylla kraven i aktuella bestämmelser eller avsaknad av korrekt tilläggs-certifikat.
  5. Olagligt utsläppsarrangemang.
- 3.8 *Områden enligt Marpol 73/78, bilaga V*
1. Avsaknad av avfallshanteringsplan.
  2. Avsaknad av avfallsdagbok.
  3. Fartygets personal är inte förtrogen med avfallshanteringsplanens bestämmelser om bortskaffande och utsläpp.
- 3.9 *Områden enligt STCW 78/95 och direktiv 2008/106/EG*
1. Sjöfolket saknar certifikat, vederbörligt certifikat, giltig dispens eller skriftligt bevis på att en ansökan om intyg om erkännande har lämnats in till flaggstatens administration.
  2. Det finns belegg för att ett certifikat har erhållits på ett bedrägligt sätt eller att innehavaren av ett certifikat inte är den person som certifikatet ursprungligen utfärdades till.
  3. De tillämpliga bestämmelserna om säkerhetsbesättning från flaggstatens administration är inte uppfyllda.
  4. Vakhållningen på brygga eller i maskinrum uppfyller inte de krav som flaggstatens administration ställer på fartyget.

5. I vakten saknas en person med behörighet att sköta den utrustning som är nödvändig för säker navigering, radiokommunikation i säkerhetssyfte eller för att förhindra förorening av havet.
6. Bevis saknas för att det finns yrkesmässig kompetens för att utföra de arbetsuppgifter som har tilldelats de ombordanställda och som rör fartygets säkerhet och förhindrande av förorening.
7. Personer som är tillräckligt utvilade och i övrigt tjänstgöringsdugliga saknas för den första vakten vid början av en resa och för följande avlösande vakter.

3.10 *Områden enligt ILO-konventionerna*

1. Otillräcklig mängd proviant för resa till nästa hamn.
2. Otillräcklig mängd dricksvatten för resa till nästa hamn.
3. Oacceptabla sanitära förhållanden ombord.
4. Ingen värme i bostäder på fartyg som trafikerar områden med låg temperatur.
5. Otillräcklig ventilation i fartygets bostadsdel.
6. Oacceptabla mängder sopor, utrustning eller last som utgör hinder för framkomligheten eller andra farliga förhållanden i passager och allmänna utrymmen.
7. Det är uppenbart att de som ska ha första vakten, eller annan vakthavande personal som är i tjänst under första vakten eller senare ska avlösa vakten, inte är tillräckligt utvilade.

3.11 *Omständigheter som inte kräver kvarhållande, men där t.ex. lastnings- eller lossningsarbete måste avbrytas*

Bristfällig funktion hos (eller dåligt underhåll av) inertgassystem, lasthanteringssystem eller maskineri utgör tillräcklig anledning att avbryta lastnings- eller lossningsarbete.

---

## BILAGA XI

**MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRER****(enligt artikel 22.1 och 22.5)**

1. Inspektörer ska ha lämpliga teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet av fartyg och handhavande av fartyg. De ska veta hur man ser till att kraven i konventioner följs, och kunna förfarandena för hamnstatskontroll. Dessa kunskaper i hur man följer internationella krav och gemenskapskrav ska ha inhämtats genom dokumenterade utbildningsprogram.
2. Inspektörer ska minst ha något av följande:
  - a) Lämpliga kvalifikationer från en utbildningsinstitution för sjöfolk och relevant erfarenhet till sjöss som certifierat fartygsbefäl med behörighet enligt STCW II/2 eller III/2; utan begränsningar av operationsområde, maskineffekt eller tonnage.
  - b) En av den behöriga myndigheten erkänd civilingenjörsexamen på skeppsbyggnadslinje, maskinteknisk ingenjörsexamen eller ingenjörsexamen på det marina området och minst fem års arbetserfarenhet från det området.
  - c) En relevant universitetsexamen eller motsvarande, och lämplig utbildning och kompetens som fartygsinspektörer.
3. Inspektören måste ha
  - varit flaggstatsinspektör i minst ett år och antingen ha utfört besiktningar och certifieringar enligt konventionerna, eller medverkat i övervakningen av verksamheten för de erkända organisationer som fått sig tilldelade uppgifter föreskrivna i lag, eller
  - skaffat sig en likvärdig behörighetsnivå genom att ha genomgått minst ett års utbildning på fältet genom delta-gande i hamnstatskontrollinspektioner under ledning av erfarna hamnstatskontrolltjänstemän.
4. De inspektörer som avses i punkt 2 a måste ha skaffat sig sjöfarterfarenhet under minst fem år, inbegripet perioder då de varit till sjöss som däcksbefäl eller maskinbefäl eller som flaggstatsinspektör eller biträdande inspektör för hamnstatskontroll. I sådana erfarenheter ska ingå en period om minst två år till sjöss som däcksbefäl eller maskinbefäl.
5. En inspektör måste kunna meddela sig muntligen och skriftligen med sjöfarare på det språk som är vanligast till sjöss.
6. Inspektörer som inte uppfyller dessa krav ska ändå godtas om de är anställda hos den behöriga myndigheten i en medlemsstat som utför hamnstatskontroll när detta direktiv antas.
7. Inspektörer som utför en inspektion i en medlemsstat enligt artikel 15.1 och 15.2 ska ha lämpliga kvalifikationer med bl.a. tillräcklig teoretisk och praktisk erfarenhet av sjöfartsskydd. Detta ska normalt omfatta
  - a) en god kännedom om sjöfartsskydd och hur skyddet ska tillämpas i fråga om den verksamhet som ska undersökas,
  - b) en god praktisk kännedom om metoder och teknik för sjöfartsskydd,
  - c) kännedom om vilka principer, förfaranden och tekniker som används för inspektion,
  - d) en praktisk kännedom om den verksamhet som ska undersökas.

## BILAGA XII

## INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER

(enligt artikel 24.1)

1. Inspektionsdatabasen ska ha åtminstone följande funktioner:
    - Innehålla inspektionsuppgifter från medlemsstaterna och alla stater som har undertecknat Paris MOU.
    - Lämna uppgifter om fartygs riskprofil och vilka fartyg som ska inspekteras.
    - Beräkna varje medlemsstats inspektionsplikt.
    - Framställa den vita listan liksom den grå och den svarta listan över flaggstater i enlighet med artikel 16.1.
    - Ta fram uppgifter om företagens prestationsnivå.
    - Fastställa vilka delar av riskområdena som ska kontrolleras vid varje inspektion.
  2. Inspektionsdatabasen ska kunna anpassas till framtida utvecklingar och samverka med gemenskapens andra sjösäkerhetsdatabaser, däribland SafeSeaNet, som ska lämna uppgifter om fartygens faktiska besök i och vid medlemsstaternas hamnar och, i erforderliga fall, till berörda nationella informationssystem.
  3. En djup hyperlänk ska införas från inspektionsdatabasen till informationssystemet Equasis. Medlemsstaterna ska uppmantra att inspektörerna utnyttjar de offentliga och privata databaser som rör fartygsinspektioner och som finns tillgängliga genom Equasis.
-

## BILAGA XIII

**OFFENTLIGGÖRANDE AV INFORMATION OM INSPEKTIONER, KVARHÅLLANDEN OCH TILLTRÄDESFÖRBUD I HAMNAR OCH ANKARPLATSER I MEDLEMSSTATERNA****(enligt artikel 26)**

1. Den information som offentliggörs enligt artikel 26 ska omfatta följande:
    - a) Fartygets namn.
    - b) IMO-identifieringsnummer.
    - c) Typ av fartyg.
    - d) Bruttodräktighet.
    - e) Konstruktionsår, angivet i fartygets säkerhetscertifikat.
    - f) Fartygets ägare eller företag: namn och adress.
    - g) För fartyg som transporterar flytande eller fasta laster i bulk: namn och adress till den befektare som är ansvarig för valet av fartyg samt typ av befektning.
    - h) Flaggstat.
    - i) Klasscertifikat och föreskrivna certifikat utfärdade enligt relevanta konventioner, utfärdande myndighet eller organisation, utfärdandedag och sista giltighetsdag.
    - j) Hamn och dag för den senaste årliga eller mellanliggande besiktningen för de certifikat som avses i led i och namnet på den myndighet eller organisation som utförde besiktningen.
    - k) Dag, land och hamn för kvarhållandet.
  2. I fråga om kvarhållna fartyg ska den information som offentliggörs enligt artikel 26 även inbegripa följande:
    - a) Antal kvarhållanden under de föregående 36 månaderna.
    - b) Dag då kvarhållandet hävdades.
    - c) Kvarhållandets varaktighet, i dagar.
    - d) En klar och tydlig motivering för kvarhållandet.
    - e) Uppgift om huruvida den erkända organisation som utförde besiktningen har ett ansvar för de brister som ensamma eller tillsammans med andra brister ledde till kvarhållandet.
    - f) Om fartyget har tillåtits fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv: en beskrivning av vidtagna åtgärder.
    - g) Om fartyget har vägrats tillträde till någon hamn eller ankarplats i gemenskapen: en klar och tydlig motivering för förbudet.
-

## BILAGA XIV

## UPPGIFTER FÖR ÖVERVAKNING AV GENOMFÖRANDET

(enligt artikel 29)

1. Medlemsstaterna ska senast den 1 april varje år till kommissionen lämna följande uppgifter om det föregående året:

1.1 Antalet inspektörer som för medlemsstatens räkning arbetar med hamnstatskontroll.

Nedanstående tabell ska användas när uppgifterna lämnas till kommissionen <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Hamn/område	Antal heltidsinspektörer	Antal deltidinspektörer	Omräkning av B till heltid	Totalt
	(A)	(B)	(C)	(A+C)
Hamn X eller område X ...				
Hamn Y eller område Y ...				
Totalt				

1.2 Totala antalet individuella fartyg som anlöpt medlemsstatens hamnar. Siffran ska utgöras av antalet fartyg som omfattas av detta direktiv och som har anlöpt medlemsstatens hamnar; varje fartyg ska endast räknas en gång.

2. Medlemsstaterna ska göra följande:

- a) Var sjätte månad ge kommissionen en lista över individuella fartyg som har anlöpt medlemsstatens hamnar eller har anmält till en hamnmyndighet eller ett organ att fartyget har anlänt till en ankarplats, med undantag för regelbunden passagerarfärje och lastfärjetrafik, med uppgift, för varje fartygsrörelse, om fartygens IMO identifieringsnummer och ankomstdag, och hamn. Listan ska lämnas i ett kalkylprogram som kan hämta och behandla uppgifterna. Listan ska lämnas senast fyra månader efter utgången av den period som uppgifterna gäller.
- b) Ge kommissionen en lista över regelbunden passagerarfärje- och lastfärjetrafik enligt a senast sex månader efter genomförandet av detta direktiv, och därefter varje gång som ändringar görs beträffande färjetrafiken. Listan ska innehålla fartygets IMO identifieringsnummer, namn och rutt. Listan ska lämnas i ett kalkylprogram som kan hämta och behandla uppgifterna.

<sup>(1)</sup> Om de inspektioner som en inspektör gör inom ramen för hamnstatskontroll bara utgör en del av inspektörens arbete, ska det sammanlagda antalet inspektörer räknas om till heltidsekvivalenter. Om en inspektör arbetar i mer än en hamn eller mer än ett geografiskt område, ska deltidsekvivalenten räknas för varje hamn.

<sup>(2)</sup> Uppgifterna ska lämnas både för medlemsstaten som helhet och för var och en av medlemsstatens hamnar. I denna bilaga avses med hamn en enskild hamn eller det geografiska område med eventuellt flera enskilda hamnar som en inspektör eller en grupp av inspektörer har hand om.

## BILAGA XV

## DEL A

**Upphävt direktiv och dess ändringar  
(enligt artikel 37)**

Rådets direktiv 95/21/EG  
(EGT L 157, 7.7.1995, s. 1)

Rådets direktiv 98/25/EG  
(EGT L 133, 7.5.1998, s. 19)

Kommissionens direktiv 98/42/EG  
(EGT L 184, 27.6.1998, s. 40)

Kommissionens direktiv 1999/97/EG  
(EGT L 331, 23.12.1999, s. 67)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG  
(EGT L 19, 22.1.2002, s. 17)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG  
(EGT L 324, 29.11.2002, s. 53)

Endast artikel 4

## DEL B

**Tidsfrister för införlivande i nationell rätt  
(enligt artikel 37)**

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
Direktiv 95/21/EG	30 juni 1996
Direktiv 98/25/EG	30 juni 1998
Direktiv 98/42/EG	30 september 1998
Direktiv 1999/97/EG	13 december 2000
Direktiv 2001/106/EG	22 juli 2003
Direktiv 2002/84/EG	23 november 2003

## BILAGA XVI

**Jämförelsetabell**  
(enligt artikel 37)

Rådets direktiv 95/21/EG	Detta direktiv
Artikel 1 inledningslydelsen	Artikel 1 inledningslydelsen
Artikel 1 första strecksatsen	Artikel 1 a
Artikel 1 andra strecksatsen	Artikel 1 b
–	Artikel 1 c
Artikel 2 inledningslydelsen	Artikel 2 inledningslydelsen
Artikel 2.1 inledningslydelsen	Artikel 2.1 inledningslydelsen
Artikel 2.1 första strecksatsen	Artikel 2.1 a
Artikel 2.1 andra strecksatsen	Artikel 2.1 b
Artikel 2.1 tredje strecksatsen	Artikel 2.1 c
Artikel 2.1 fjärde strecksatsen	Artikel 2.1 d
Artikel 2.1 femte strecksatsen	Artikel 2.1 e
Artikel 2.1 sjätte strecksatsen	Artikel 2.1 f
Artikel 2.1 sjunde strecksatsen	Artikel 2.1 g
Artikel 2.1 åttonde strecksatsen	Artikel 2.1 h
Artikel 2.2	Artikel 2.2
–	Artikel 2.3
–	Artikel 2.4
Artikel 2.3	Artikel 2.5
Artikel 2.4	–
–	Artikel 2.6
–	Artikel 2.7
Artikel 2.5	Artikel 2.8
–	Artikel 2.9
–	Artikel 2.10
Artikel 2.6	Artikel 2.11
Artikel 2.7	Artikel 2.12
Artikel 2.8	Artikel 2.13
–	Artikel 2.14
Artikel 2.9	Artikel 2.15
–	Artikel 2.16
Artikel 2.10	Artikel 2.17
–	Artikel 2.18
–	Artikel 2.19

Rådets direktiv 95/21/EG	Detta direktiv
–	Artikel 2.20
–	Artikel 2.21
–	Artikel 2.22
Artikel 3.1 första stycket	Artikel 3.1 första stycket
–	Artikel 3.1 andra stycket
–	Artikel 3.1 tredje stycket
Artikel 3.1 tredje stycket	Artikel 3.1 fjärde stycket
–	Artikel 3.1 femte stycket
–	Artikel 3.1 sjätte stycket
Artikel 3.2–3.4	Artikel 3.2–3.4
–	Artikel 4.1
Artikel 4	Artikel 4.2
Artikel 5	–
–	Artikel 5
–	Artikel 6
–	Artikel 7
–	Artikel 8
–	Artikel 9
–	Artikel 10
–	Artikel 11
–	Artikel 12
Artikel 6.1 inledningslydelsen	–
–	Artikel 13.1 inledningslydelsen
Artikel 6.1 a	Artikel 13.1 a
–	Artikel 13.1 b
Artikel 6.1 b	Artikel 13.1 c
Artikel 6.2	–
–	Artikel 13.2
Artikel 6.3	Artikel 13.3
Artikel 6.4	–
Artikel 7	–
Artikel 7a	–
Artikel 7b	–
–	Artikel 14
–	Artikel 15
–	Artikel 16
Artikel 8	Artikel 17

Rådets direktiv 95/21/EG	Detta direktiv
–	Artikel 18
Artikel 9.1 och 9.2	Artikel 19.1 och 19.2
Artikel 9.3 första meningen	Artikel 19.3
Artikel 9.3 meningarna 24	Artikel 19.4
Artikel 9.49.7	Artikel 19.519.8
–	Artikel 19.9 och 19.10
Artikel 9a	–
Artikel 10.1–10.3	Artikel 20.1–20.3
–	Artikel 20.4
Artikel 11.1	Artikel 21.1
–	Artikel 21.2
Artikel 11.2	Artikel 21.3 första stycket
Artikel 11.3 första stycket	–
Artikel 11.3 andra stycket	Artikel 21.3 andra stycket
Artikel 11.4–11.6	Artikel 21.4–21.6
Artikel 12.1–12.3	Artikel 22.1–22.3
Artikel 12.4	Artikel 22.4
–	Artikel 22.5–22.7
Artikel 13.–13.2	Artikel 23.1 och 23.2
–	Artikel 23.–23.5
Artikel 14	–
Artikel 15	–
–	Artikel 24
–	Artikel 25
–	Artikel 26
–	Artikel 27
Artikel 16.1 och 16.2	Artikel 28.1 och 28.2
Artikel 16.2a	Artikel 28.3
Artikel 16.3	Artikel 28.4
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

Rådets direktiv 95/21/EG	Detta direktiv
–	Artikel 37
Artikel 21	Artikel 38
Artikel 22	Artikel 39
Bilaga I	–
–	Bilaga I
–	Bilaga II
–	Bilaga III
Bilaga II	Bilaga IV
Bilaga III	Bilaga V
Bilaga IV	Bilaga VI
Bilaga V	Bilaga VII
Bilaga VI	Bilaga X
Bilaga VII	Bilaga XI
–	Bilaga XII
Bilaga VIII	Bilaga XIII
Bilaga IX	Bilaga IX
Bilaga X	Bilaga XIV
Bilaga XI	Bilaga VIII
Bilaga XII	–
–	Bilaga XV
–	Bilaga XVI

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/17/EG

av den 23 april 2009

## om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

för att säkerställa kopplingen mellan trafikstyrning för sjöfarten och trafikstyrning för andra trafiksätt, särskilt flodinformationstjänster.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

(3) Enligt detta direktiv bör medlemsstater som är kuststater kunna utbyta den information som de får i samband med övervakningen av sjötrafiken i sina behörighetsområden. Gemenskapens system för informationsutbyte, SafeSea-Net, som har utvecklats av kommissionen med medlemsstaternas samtycke, omfattar dels ett nät för datautbyte, dels en standardisering av de viktigaste uppgifterna om fartygen och deras last (förhandsanmälan och rapportering). Genom systemet kan man på detta sätt ta fram exakta och aktuella uppgifter från källan om fartyg i europeiska vatten, deras förflyttning, farlig eller förorenande last samt händelser till havs och skicka dem till samtliga myndigheter.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 3 februari 2009, och

(4) För att garantera att den insamlade informationen ska kunna användas på bästa sätt är det därför väsentligt att den infrastruktur som krävs för att samla in och utväxla uppgifter enligt detta direktiv och som medlemsstaternas myndigheter har byggt upp integreras i SafeSea-Net.

av följande skäl:

(1) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG <sup>(4)</sup>, förstärkte Europeiska unionen sin kapacitet för att förebygga situationer som kan innebära hot mot säkerheten för människoliv till sjöss och mot skyddet av havsmiljön.

(5) Av de uppgifter som anmäls och utbyts i enlighet med direktiv 2002/59/EG är de som beskriver farligt eller förorenande gods som transporteras till sjöss särskilt viktiga. Med hänsyn till detta och med tanke på de olyckor till havs som nyligen har inträffat, bör kustmyndigheterna lättare få tillgång till uppgifter om vilken sorts kolväten som transporteras till sjöss, vilket är av avgörande betydelse för att kunna välja den lämpligaste tekniken för att bekämpa skador, och de bör i akuta lägen kunna ta direkt kontakt med de operatörer som har de bästa kunskaperna om de transporterade produkterna.

(2) Eftersom detta direktiv gäller ändring av direktiv 2002/59/EG, kommer de flesta skyldigheterna i detta inte att vara tillämpliga i medlemsstater som saknar havsstränder och havshamnar. De enda skyldigheter som kommer att gälla för Österrike, Tjeckien, Ungern, Luxemburg eller Slovakien är följaktligen de skyldigheter som gäller fartyg som för dessa medlemsstaters flagg, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att samarbeta

(6) De automatiska identifieringssystem (AIS – Automatic Identification System) som avses i internationella konventionen av den 1 november 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss gör det möjligt att förbättra möjligheterna att övervaka dessa fartyg, men gör dem framför allt också säkrare i närsituationer. AIS ingår följaktligen i bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG. Med beaktande av de många sammanstötningar med fiskefartyg som uppenbarligen inte har uppmärksamats av handelsfartyg, eller som inte har uppmärksammat handelsfartyg i närheten, är det i hög grad önskvärt att den bestämmelsen utsträcks till fiskefartyg med en total längd

<sup>(1)</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 533), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(4)</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

- överstigande 15 meter. Ekonomiskt stöd kan tillhandahållas inom ramen för Europeiska fiskerifonden för att installera säkerhetsutrustning, till exempel AIS, ombord på fiskefartyg. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har medgivit att det kunde bli till skada för fartygens och hamnanläggningarnas säkerhet om AIS-uppgifter, vilka översänts från fartyg, skulle läggas ut för kommersiella ändamål på Internet eller någon annanstans samt har uppmanat sina medlemsstaters regeringar att i enlighet med de möjligheter som den nationella lagstiftningen erbjuder hindra dem som gör AIS-uppgifter tillgängliga för utomstående så att de kan offentliggöras på Internet eller någon annanstans från detta. Dessutom bör sekretessen för de uppgifter som överlämnas till medlemsstaterna enligt detta direktiv säkerställas och medlemsstaterna bör använda dessa uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.
- (7) Skyldigheten att installera AIS bör även anses innebära att AIS hålls i drift vid varje tidpunkt utom i de fall det i internationella regler eller normer föreskrivs om skydd av navigationsuppgifter.
- (8) En medlemsstat som begär det bör ha rätt att erhålla uppgifter av en annan medlemsstat om ett fartyg eller det farliga eller förorenande godset ombord på fartyget. Dessa uppgifter bör vara tillgängliga genom SafeSeaNet och bör endast begäras med hänvisning till sjösäkerheten eller skydd av havsmiljön. Det är därför av avgörande betydelse att kommissionen undersöker eventuella problem med nät- och informationssäkerheten.
- (9) Enligt direktiv 2002/59/EG ska medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för fartyg som utgör en potentiell risk på grund av sitt uppträdande eller sitt skick. Till förteckningen över sådana fartyg vore det därför önskvärt att lägga fartyg som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringsskydd eller finansiella säkerheter liksom de som av lotsar eller hamnmyndigheter har rapporterats uppvisa uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.
- (10) I enlighet med direktiv 2002/59/EG, tycks det vara nödvändigt, när det gäller risker som uppstår till följd av ytterst ogynnsamma väderförhållanden, att ta hänsyn till den potentiella fara för sjöfarten som isbildning innebär. Om medlemsstatens behöriga myndighet, på grundval av prognoser om is från en behörig meteorologisk informationstjänst, bedömer att förhållandena utgör en allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller innebär allvarliga föroreningsrisker, bör myndigheten meddela befälhavarna på de fartyg som befinner sig i deras behörighetsområden eller avser att anlöpa eller lämna hamnar i området i fråga. Den berörda myndigheten bör kunna vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera säkerheten för människoliv till sjöss och skydda miljön. Medlemsstaterna bör även kunna undersöka huruvida de handlingar som krävs ombord visar att fartyget uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga.
- (11) I direktiv 2002/59/EG föreskrivs att medlemsstaterna ska utarbeta planer för att, om situationen så kräver, ta emot fartyg i nöd i sina hamnar eller på annan skyddad plats på bästa möjliga sätt för att begränsa följderna av olyckor till sjöss. Med beaktande av Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, som utgör en bilaga till Internationella sjöfartsorganisationernas resolution A.949(23) av den 13 december 2003 (nedan kallad IMO:s resolution A.949(23)) vilka antogs efter direktiv 2002/59/EG och avser fartyg i behov av assistans, snarare än för fartyg i nöd, bör dock det direktivet ändras på motsvarande sätt. Detta direktiv påverkar inte tillämpliga bestämmelser om räddningsoperationer, exempelvis de som fastställts i Internationella sjöräddningskonvention om räddningsoperationer, när säkerheten för människoliv berörs.
- (12) I syfte att reglera situationen för fartyg i behov av assistans enligt IMO:s resolution A.949(23) bör en eller flera behöriga myndigheter utses att fatta beslut i syfte att minimera riskerna för den marina säkerheten, skydd för människoliv och miljön.
- (13) Det är nödvändigt att på grundval av IMO:s resolution A.949(23) och med hänsyn till det arbete som utförts gemensamt av kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan kallad *byrån*) och medlemsstaterna, fastställa det grundläggande innehållet i planerna för mottagande av fartyg som behöver assistans för att säkerställa att genomförandet av denna åtgärd blir harmoniserat och verkningfullt, och omfattningen av medlemsstaternas skyldigheter tydliggörs.
- (14) IMO:s resolution A.949(23) ska utgöra grunden för planer som medlemsstaterna utarbetar för att verkningfullt möta de hot som fartyg i behov av assistans innebär. Medlemsstaterna får dock när de bedömer de risker som är förknippade med sådana hot med hänsyn till sina särskilda förhållanden beakta andra faktorer, till exempel användningen av havsvatten för framställning av dricksvatten och för elproduktion.

- (15) Sjöfolk har erkänts utgöra en särskild kategori arbetstare och med tanke på att linjefarten är världsomfattande och de olika jurisdiktioner som de kan komma i kontakt med behöver de särskilt skydd, särskilt när det gäller kontakter med offentliga myndigheter. För att säkerställa ökad sjösäkerhet bör sjöfolk kunna förvänta sig rättvis behandling vid en sjöolycka. Deras mänskliga rättigheter och värdighet bör hela tiden respekteras och alla säkerhetsutredningar bör genomföras rättvist och skyndsamt. Medlemsstaterna bör därför i enlighet med nationell lagstiftning ytterligare beakta relevanta bestämmelser i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka (Guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident).
- (16) När ett fartyg behöver assistans kan det vara nödvändigt att fatta beslut om att ta emot fartyget på en skyddad plats. Detta är framför allt viktigt under omständigheter som kan leda till skeppsbrott eller innebära risker för miljön eller sjöfarten. I dessa fall är det viktigt att kunna hänvisa till en myndighet i en medlemsstat, beroende på medlemsstatens interna struktur, som har nödvändig expertis och behörighet att fatta oberoende beslut när det gäller mottagande av fartyg på skyddade platser. Det är även viktigt att beslutet fattas efter en preliminär lägesbedömning på grundval av informationen i den berörda planen om mottagande av fartyg på skyddade platser. Det är önskvärt att denna behöriga myndighet är ett permanent organ.
- (17) Planer för mottagande av fartyg i behov av assistans bör innehålla en exakt beskrivning av beslutsgången vid larm och agerande i dessa situationer. De berörda myndigheterna och deras befogenheter bör vara tydligt beskrivna, liksom medlen för kommunikation mellan de berörda parterna. Tillämpliga förfaranden bör säkerställa att lämpliga beslut kan fattas snabbt på grundval av särskild sakkunskap inom sjöfarten och adekvat information som den behöriga myndigheten har tillgång till.
- (18) Hamnar som tar emot fartyg bör kunna räkna med snabb ersättning för kostnader och eventuella skador i samband med verksamheten. Det är därför viktigt att relevanta internationella konventioner tillämpas. Medlemsstaterna bör anstränga sig för att inrätta en rättslig ram enligt vilken de kan, under särskilda omständigheter och i enlighet med gemenskapsrätten ersätta kostnader och ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats genom att den tagit emot ett fartyg. Vidare bör kommissionen undersöka befintliga mekanismer i medlemsstaterna för ersättning av potentiella ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats och den bör på grundval av denna undersökning presentera och utvärdera olika politiska alternativ.
- (19) Medlemsstaterna bör vid utarbetandet av planerna samla in information om möjliga skyddade platser längs kusten så att den behöriga myndigheten, vid en olycka eller ett tillbud till sjöss, enkelt och snabbt kan fastställa vilket område som är mest lämpat att ta emot fartyget i behov av assistans. I informationen bör ingå en beskrivning av vissa särdrag hos platserna och om utrustning och anläggningar som finns tillgängliga för att underlätta mottagande av fartyg i behov av assistans eller ta itu med följderna av en olycka eller förorening.
- (20) Det är viktigt att förteckningen över behöriga myndigheter med ansvar att fatta beslut om att ta emot fartyg på en skyddad plats och förteckningen över myndigheter med ansvar att ta emot och hantera larm offentliggörs på lämpligt sätt. Det kan även vara lämpligt att relevant information finns tillgänglig för dem som deltar i sjöräddningsinsatser, inklusive räddnings- och bogseringsföretag och myndigheterna i de grannmedlemsstater som kan komma att påverkas av en nödsituation till sjöss.
- (21) Att ett fartyg inte har finansiella säkerheter fritar inte en medlemsstat från plikten att genomföra en preliminär bedömning och besluta i fråga om mottagande på en skyddad plats. De behöriga myndigheterna får undersöka huruvida fartyget har försäkringsskydd eller annan form av verkningsfull finansiell säkerhet som kostnader och skador i samband med att fartyget tas emot på en skyddad plats, men dessa förfrågningar får dock inte leda till att räddningsoperationen fördröjs.
- (22) Det särskilda syftet med bestämmelserna om sjötrafikövervakning och sjötrafikreglerande åtgärder är att göra det möjligt för medlemsstaterna att få tillförlitlig information om de fartyg som uppehåller sig i vatten under deras jurisdiktion och på så sätt göra det möjligt för dem att mer effektivt förebygga eventuella risker om det är nödvändigt. Informationsutbyte om de insamlade uppgifterna förbättrar kvaliteten på dessa uppgifter och underlättar behandlingen.
- (23) I enlighet med direktiv 2002/59/EG har medlemsstaterna och kommissionen väsentligt förbättrat harmoniseringen av det elektroniska informationsutbytet, särskilt när det gäller transport av farligt eller förorenande gods. SafeSeaNet som började utvecklas 2002, bör nu bli referensnätverk på gemenskapsnivå. SafeSeaNet bör syfta till att minska administrativa bördor och kostnader för industrin och medlemsstaterna. Det bör också syfta till att i förekommande fall underlätta ett enhetligt genomförande av internationella rapporterings- och anmärkningsregler.

- (24) Framstegen när det gäller ny teknik, särskilt när det gäller rymdtillämpningar, till exempel övervakning av fartyg genom fyrar, bildsystem eller Global Navigation Satellite System (GNSS) gör att det nu är möjligt att övervaka sjötrafiken längre ut till havs och därigenom få bättre täckning av europeiska farvatten, bland annat genom Long Range Identification and Tracking systems (LRIT). För att dessa hjälpmedel ska bli en integrerad del av övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik som inrättades genom direktiv 2002/59/EG måste arbetet ske inom ramen för ett fullt utbyggt samarbete inom gemenskapen.
- (25) För att spara kostnader och undvika onödig installering av utrustning ombord på fartyg i havsområden som ligger inom fasta AIS-stationers täckningsområde bör medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning för överföring av LRIT-uppgifter och de bör föreslå IMO lämpliga åtgärder.
- (26) Offentliggörandet av AIS- och LRIT uppgifter som överlämnas från fartyg bör inte utgöra en risk för säkerheten eller miljöskyddet.
- (27) För att den information som samlas in enligt direktiv 2002/59/EG om sjösäkerhet ska kunna utnyttjas på ett optimalt och harmoniserat sätt inom gemenskapen bör kommissionen vid behov kunna behandla och använda denna information och sprida den till de myndigheter som medlemsstaterna utsett.
- (28) I detta sammanhang har utvecklingen av databasen Equasis visat hur viktigt det är att främja en "sjösäkerhetskultur", särskilt bland fartygsoperatörer. Kommissionen bör kunna bidra till att sprida sjösäkerhetsinformation, särskilt med hjälp av detta system.
- (29) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) <sup>(1)</sup> centraliseras arbetsuppgifterna för de kommittéer som inrättats i den del av gemenskapslagstiftningen som avser sjösäkerhet, förhindrande av förorening orsakad av fartyg och skydd av levnadsvillkor och arbetsförhållanden ombord. Den befintliga kommittén bör därför ersättas av Coss.
- (30) Hänsyn bör även tas till ändringar i nämnda internationella instrument.
- (31) De åtgärder som krävs för att genomföra direktivet bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup>.
- (32) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra direktiv 2002/59/EG i syfte att införliva senare antagna ändringar av internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av det direktivet, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (33) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå <sup>(3)</sup> ska byrån lämna kommissionen och medlemsstaterna erforderligt bistånd vid genomförandet av direktiv 2002/59/EG.
- (34) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning <sup>(4)</sup> uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (35) Direktiv 2002/59/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

#### Ändringar

Direktiv 2002/59/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2.2 ska ändras på följande sätt:

- a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

"Om inget annat anges ska detta direktiv inte tillämpas på:".

<sup>(1)</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(3)</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

b) Led c ska ersättas med följande:

”c) bunker på fartyg under 1 000 bruttotonnage och proviantförråd och utrustning ombord på alla fartyg.”

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ändras på följande sätt:

i) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

”relevanta internationella instrument: följande instrument (i uppdaterad version)”.

ii) Följande strecksatser ska läggas till:

— IMO:s resolution A.917(22): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 917(22): med titeln Guidelines for the onboard use of AIS, ändrad genom IMO:s resolution A.956(23),

— IMO:s resolution A.949(23): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 949(23): med titeln Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance,

— IMO:s resolution A.950(23): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 950(23): med titeln Maritime assistance services (MAS).

— IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka: de riktlinjer som bifogas resolution LEG. 3(91) från IMO:s juridiska kommitté av den 27 april 2006, godkända av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.”

b) Led k ska ersättas med följande:

”k) *behöriga myndigheter*: de myndigheter och organisationer som medlemsstaterna utsett för att utföra uppgifter enligt detta direktiv.”

c) Följande led ska läggas till:

”s) *SafeSeaNet*: gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, utvecklat av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna för genomförandet av gemenskapslagstiftning.

t) *regelbunden trafik*: en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en ofentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

u) *fiskefartyg*: alla fartyg som är utrustade för kommersiellt utnyttjande av levande akvatiska resurser,

v) *fartyg i behov av assistans*: utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Internationella sjöräddningskonventionen om räddning av personer, ett fartyg i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

w) *LRIT*: ett system för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg, i enlighet med kapitel V, regel 19-1 i Solas-konventionen.”

3. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

#### **Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem (AIS)**

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter som för en medlemsstats flagg och är registrerat i gemenskapen, eller är verksamt på en medlemsstats inre vatten eller territorialhav, eller landar sina fångster i en medlemsstats hamn ska, i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I.3, vara utrustat med ett AIS (klass A) som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.

Fiskefartyg utrustade med AIS ska ständigt hålla systemet i drift. Under exceptionella förhållanden får AIS slås av om befälhavaren anser att detta är nödvändigt för fartygets skydd eller säkerhet.

Artikel 6b

#### **Användning av system för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (LRIT)**

1. Fartyg för vilka kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen och de prestandanormer och funktionskrav som antagits av IMO är tillämpliga ska medföra LRIT-utrustning som överensstämmer med den regeln när de anlöper en medlemsstats hamn.

Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder.

2. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna inrätta ett europeiskt datacenterum för LRIT-uppgifter, vilket ska ansvara för behandling av uppgifter från långdistans-identifiering och -spårning.”

4. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

#### Uppgiftskrav när det gäller transport av farligt gods

1. Inget farligt eller förorenande gods får lämnas till transport eller lastas ombord på ett fartyg, oavsett dess storlek, i en medlemsstats hamn, om inte en deklaration har överlämnats till befälhavaren eller fartygsoperatören, innan godset lastas ombord, med följande uppgifter:

- a) De uppgifter som förtecknas i bilaga I.2.
  - b) För de ämnen som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen, säkerhetsdatabladet med produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper i tillämpliga fall, inklusive viskositeten uttryckt i cSt vid 50 °C och densiteten vid 15 °C, liksom övriga uppgifter som i enlighet med IMO:s resolution MSC.150(77) finns med på säkerhetsdatabladet.
  - c) Larmnummer till avlastaren eller annan person eller annat organ med information om produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper och om vilka åtgärder som ska vidtas i nödsituationer.
2. Fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen med farligt eller förorenande gods och är på väg mot en hamn i en medlemsstat, ska ha en deklaration från avlastaren med de uppgifter som krävs enligt punkt 1 a–c i denna artikel.

3. Det är avlastarens uppgift och ansvar att överlämna en sådan deklaration till befälhavaren eller fartygsoperatören och att se till att den last som lämnas för transport verkligen överensstämmer med den som har deklarerats i enlighet med punkt 1.”

5. I artikel 14 andra stycket ska led c ersättas med följande:

”c) Medlemsstaterna måste på begäran, via SafeSeaNet och om det krävs för sjösäkerheten eller skyddet av den marina miljön, utan dröjsmål kunna översända uppgifter om fartyget och det farliga eller förorenade godset

ombord till nationella och lokala behöriga myndigheter i en annan medlemsstat.”

6. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

#### Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta tidtabellsbunden trafik mellan hamnar inom sitt territorium från kraven i artiklarna 4 och 13 under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- a) Det företag som bedriver denna tidtabellsbundna trafik ska upprätta och kontinuerligt uppdatera en lista över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga myndigheten.
- b) För varje sjöresa ska de uppgifter som anges i bilaga I.1 eller bilaga I.3, i tillämpliga fall, på begäran hållas tillgängliga för den behöriga myndigheten. Företaget ska inrätta ett internt system för att se till att dessa uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, dygnet runt kan överföras i elektronisk form till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 4.1 eller artikel 13.4, i tillämpliga fall.
- c) Alla avvikelser på mer än tre timmar från den beräknade ankomsttiden till destinationshamnen eller lotsstationen ska anmälas till anlöpsamnen eller behörig myndighet i enlighet med artikel 4 eller artikel 13, i tillämpliga fall.
- d) Undantag ska endast beviljas enskilda fartyg som trafikerar en särskild rutt.

Vid tillämpningen av första stycket ska trafik betraktas som tidtabellsbunden endast om den är avsedd att pågå i minst en månad.

Undantag från kraven i artiklarna 4 och 13 ska begränsas till tidtabellsbundna resor på maximalt 12 timmar.

2. När internationell tidtabellsbunden trafik bedrivs mellan två eller flera stater, varav åtminstone en är en medlemsstat, får vilken som helst av de berörda medlemsstaterna begära av de övriga medlemsstaterna att ett undantag beviljas för den trafiken. Alla berörda medlemsstater, inklusive de berörda kuststaterna, ska samarbeta vid beviljandet av undantag för den berörda trafiken i enlighet med villkoren i punkt 1.

3. Medlemsstaterna ska regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre uppfylls, ska medlemsstaterna omedelbart återkalla undantaget för det berörda företaget.

4. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna en förteckning över de företag och fartyg som omfattas av undantag enligt denna artikel samt varje uppdatering av denna förteckning.”

7. I artikel 16.1 ska följande led läggas till:

d) Fartyg som inte har anmält, eller som saknar, intyg om försäkring eller finansiell säkerhet enligt gemenskapslagstiftningen och internationella regler.

e) Fartyg som enligt en rapport från lots eller hamnmyndigheter uppvisar uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.”

8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 18a

#### **Åtgärder vid farligt isläge**

1. Om de behöriga myndigheterna bedömer att isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden gäller följande:

a) Myndigheterna ska ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde eller som avser att anlöpa eller lämna någon av deras hamnar lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade rutten och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområdet.

b) Myndigheterna får, utan att det påverkar skyldigheten att bistå ett fartyg i behov av assistans och andra skyldigheter enligt relevanta internationella regler, begära att fartyg som befinner sig i det berörda området och som avser att anlöpa eller lämna en hamn eller en terminal eller en ankarplats uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området.

2. De åtgärder som vidtas enligt punkt 1 ska när det gäller uppgifter om isläget grundas på is- och väderprognoser från en kvalificerad meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.”

9. Artikel 19 ska ändras på följande sätt:

a) Följande stycke ska läggas till punkt 2:

”I detta syfte ska de på begäran översända de uppgifter som avses i artikel 12 till de behöriga nationella myndigheterna.”

b) Följande punkt ska läggas till:

”4. I enlighet med nationell lagstiftning ska medlemsstaterna beakta de relevanta bestämmelserna i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka i vatten under deras jurisdiktion.”

10. Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

#### **Behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans**

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ha nödvändig sakkunskap och behörighet, vid tidpunkten för verksamheten, att på eget initiativ fatta oberoende beslut om mottagande av fartyg i behov av assistans.

2. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 får, i tillämpliga fall, och särskilt vid hot mot den marina säkerheten och skyddet av miljön vidta åtgärder som ingår i den icke uttömmande förteckningen i bilaga IV.

3. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 ska mötas regelbundet för att utbyta expertis och förbättra de åtgärder som vidtagits med stöd av denna artikel. De får mötas när som helst, till följd av särskilda omständigheter.”

11. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 20a

#### Planer för att ta emot fartyg i behov av assistans

1. Medlemsstaterna ska utarbeta planer för att ta emot fartyg för att bemöta det hot som fartyg i behov av assistans i vatten under deras jurisdiktion utgör, inbegripet, i tillämpliga fall, hot mot människoliv och miljön. Den myndighet eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska delta i utarbetandet och genomförandet av planerna.

2. De planer som avses i punkt 1 ska utarbetas efter samråd med berörda parter, på grundval av IMO-resolutionerna A.949(23) och A.950(23), och ska minst innehålla följande uppgifter:

- a) Vilken eller vilka myndigheter som ansvarar för att ta emot och hantera larm.
- b) Den myndighet som är behörig för lägesbedömning och för att fatta beslut om ett fartyg i behov av assistans ska godtas eller avvisas från en utvald skyddad plats.
- c) Information om kustlinjen i medlemsstaterna och alla element som möjliggör en snabb bedömning av och ett snabbt beslut om skyddad plats för ett fartyg, inklusive en beskrivning av de miljömässiga, ekonomiska och sociala faktorerna samt naturförhållandena.
- d) Bedömningsförfaranden för att ett fartyg i behov av assistans ska godtas på eller avvisas från en skyddad plats.
- e) Resurser och anläggningar som lämpar sig för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar.
- f) Förfaranden för internationell samordning och beslutsfattande.
- g) Förfaranden för finansiella säkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats.

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra namnet på och kontaktuppgifter för den eller de myndigheter som avses i

artikel 20.1 och på de myndigheter som utsetts för att ta emot och hantera larm.

Medlemsstaterna ska på begäran översända relevant information om planerna till grannmedlemsstaterna.

Vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans ska medlemsstaterna se till att de som deltar i åtgärderna får tillgång till all relevant information.

Om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

4. Medlemsstaterna ska senast den 30 november 2010 underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits enligt denna artikel.

Artikel 20b

#### Beslut om mottagande av fartyg

Den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska fatta beslut om att ta emot ett fartyg på en skyddad plats efter det att en lägesbedömning gjorts i förväg på grundval av de planer som avses i artikel 20a. Den eller de myndigheterna ska se till att fartyg tas emot på en skyddad plats om de anser att ett sådant mottagande utgör den bästa åtgärden för att skydda människoliv eller miljön.

Artikel 20c

#### Finansiella säkerheter och ersättningar

1. Avsaknaden av intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkringar för maritima krav (\*) fritar inte medlemsstaten från att göra en preliminär lägesbedömning och fatta beslut enligt artikel 20b, och är inte heller i sig ett tillräckligt skäl för medlemsstaten att vägra ta emot ett fartyg på en skyddad plats.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får en medlemsstat, vid mottagande av ett fartyg på en skyddad plats, begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i direktiv 2009/20/EG. Förfrågningar om intyg får inte leda till att mottagandet av ett fartyg i behov av assistans fördröjs.

*Artikel 20d***Kommissionens undersökning**

Kommissionen ska undersöka befintliga mekanismer i medlemsstaterna för ersättning av potentiella ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats till följd av beslut som fattats enligt artikel 20.1. Den ska på grundval av denna undersökning presentera och utvärdera olika politiska alternativ. Kommissionen ska senast den 31 december 2011 rapportera till Europaparlamentet och rådet resultaten av undersökningen.

(\*) EUT L 131, 28.5.2009, p. 128”

## 12. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 22a***SafeSeaNet**

1. Medlemsstaterna ska införa nationella eller lokala system för hanteringen av den sjöfartsrelaterade information som avses i detta direktiv.

2. De kommunikationssystem som upprättas enligt punkt 1 ska medge operativ användning av den insamlade informationen och särskilt uppfylla kraven i artikel 14.

3. För att garantera att informationsutbytet som anges i detta direktiv ska fungera väl ska medlemsstaterna se till att de nationella eller lokala system som ska samla in, hantera och bevara informationen kan kopplas samman med SafeSeaNet. Kommissionen ska se till att SafeSeaNet är i drift 24 timmar om dygnet. Beskrivningen av och principerna för SafeSeaNet har fastställts i bilaga III.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna när de agerar inom ramen för överenskommelser inom gemenskapen eller inom ramen för gränsöverskridande, interregionala eller transnationella projekt inom gemenskapen se till att de informationssystem eller informationsnät som utvecklas följer kraven i detta direktiv samt är kompatibla med och anslutna till SafeSeaNet.”

## 13. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ersättas med följande:

”c) Öka täckningen för gemenskapens övervaknings- och informationssystem för sjötrafik och/eller upp-

datera det, för att utöka möjligheterna till identifiering och övervakning av fartyg, med beaktande av den informations- och kommunikationstekniska utvecklingen. För att uppnå detta ska medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att, där så erfordras, inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjöfartsinformationstjänster och lämpliga trafiksepareringssystem, med sikte på att lämna in dem till IMO för godkännande. De ska också samarbeta inom ramen för berörda regionala och internationella organ med utveckling av system med lång räckvidd för identifiering och spårning.”

b) Följande led ska läggas till:

”e) Se till att de nationella system som används för hantering av den information som anges i bilaga I är sammankopplingsbara och driftskompatibla samt utveckla och uppdatera SafeSeaNet.”

## 14. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 23a***Hantering av sjösäkerhetsinformation**

1. Kommissionen ska vid behov se till att den information som samlas in enligt detta direktiv behandlas, används och sprids till de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna.

2. Kommissionen ska i förekommande fall bidra till utveckling och drift av system för insamling och spridning av sjösäkerhetsdata, särskilt genom systemet Equasis eller andra, likvärdiga, offentliga system.”

## 15. Artikel 24 ska ersättas med följande:

*”Artikel 24***Sekretess**

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv och de ska endast använda sådana uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.

2. Kommissionen ska undersöka eventuella problem för nät- och informationssäkerheten och föreslå lämpliga ändringar till bilaga III för att förbättra nätsäkerheten.”

16. Artiklarna 27 och 28 ska ersättas med följande:

”Artikel 27

#### Ändringar

1. Hänvisningarna till gemenskapsinstrument och IMO-instrument, definitionerna i artikel 3 samt bilagorna får ändras för att bringas i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som antagits, ändrats eller trätt i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde vidgas.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

2. Bilagorna I, III och IV får ändras mot bakgrund av erfarenheterna av detta direktiv, förutsatt att ändringarna inte vidgar dess tillämpningsområde.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

Artikel 28

#### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 (\*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

(\*) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.”

17. I bilaga I punkt 4 ska strecksats X ersättas med följande:

”— X. Övrig information

— Typ och uppskattad mängd bunker, för fartyg över 1 000 bruttotonnage.

— Navigerings- och manöverförmåga.”

18. Följande punkt läggs till del I i bilaga II:

”3. Fiskefartyg

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a enligt följande tidsplan:

— Fiskefartyg med en total längd av minst 24 meter, men under 45 meter, senast den 31 maj 2012.

— Fiskefartyg med en total längd av minst 18 meter, men under 24 meter, senast den 31 maj 2013.

— Fiskefartyg med en total längd över 15 meter, men under 18 meter, senast den 31 maj 2014.

Nybyggda fiskefartyg med en total längd på mer än 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a från och med den 30 november 2010.”

19. Bilaga III ska ersättas med den text som anges i bilagan till detta direktiv:

Artikel 2

#### Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 november 2010. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

#### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tredje dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

*På Europaparlamentets vägnar*  
H.-G. PÖTTERING  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
P. NEČAS  
*Ordförande*

---

## BILAGA

## "BILAGA III

## ELEKTRONISKA MEDDELANDEN OCH SAFESEANET

## 1. Allmän beskrivning och uppbyggnad

Gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, SafeSeaNet, ska möjliggöra mottagning, lagring, insamling och utbyte av information med avseende på sjöfartssäkerhet, hamn- och sjöfartsskydd, havsmiljöskydd samt sjötrafikens och sjötransporternas effektivitet.

SafeSeaNet är ett specialiserat system som upprättats för att underlätta uppgiftsutbyte i elektronisk form mellan medlemsstaterna och för att tillhandahålla kommissionen relevanta uppgifter i enlighet med gemenskapslagstiftningen. Det består av ett nätverk av nationella SafeSeaNet-system i medlemsstaterna och ett centralt SafeSeaNet-system som fungerar som knutpunkt.

SafeSeaNet-nätverket ska koppla samman alla nationella SafeSeaNet-system och inbegriper även det centrala SafeSeaNet-systemet.

## 2. Förvaltning, drift, utveckling och underhåll av SafeSeaNet

## 2.1 Ansvarsfördelning

## 2.1.1 Nationella SafeSeaNet-system

Medlemsstaterna ska utveckla och underhålla ett nationellt SafeSeaNet-system för utbyte av sjöfartsuppgifter mellan auktoriserade användare under ledning av en nationell behörig myndighet.

Den nationella behöriga myndigheten ska ansvara för förvaltningen av det nationella systemet, inbegripet nationell samordning av uppgifts användare och uppgiftstillhandahållare, och se till att UN LOCODES anvisas och att nödvändig it-struktur och förfaranden som beskrivs i det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3 inrättas och upprätthålls.

Det nationella SafeSeaNet-systemet ska göra det möjligt för alla användare som fått tillstånd att använda det av den nationella behöriga myndigheten att koppla upp sig mot varandra och kan göras tillgängligt för identifierade sjöfartsaktörer (fartygsägare, agenter, befälhavare, avlastare m.fl.) som fått tillstånd att använda det av den nationella behöriga myndigheten, särskilt för att underlätta elektronisk rapportering i enlighet med gemenskapslagstiftning.

## 2.1.2 Centralt SafeSeaNet-system

Kommissionen ska på politisk nivå ansvara för förvaltningen och utvecklingen av det centrala SafeSeaNet-systemet och för översynen av SafeSeaNet-systemet, i samarbete med medlemsstaterna, medan byrån i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 <sup>(1)</sup> i samarbete med medlemsstaterna och kommissionen ska ansvara för det tekniska genomförandet.

Det centrala SafeSeaNet-systemet som fungerar som knutpunkt ska knyta samman alla nationella SafeSeaNet-system och ska upprätta nödvändig nationell it-infrastruktur och förfaranden enligt det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3.

## 2.2 Förvaltningsprinciper

Kommissionen ska inrätta en styrgrupp på hög nivå som ska anta sin arbetsordning, bestående av experter från medlemsstaterna och kommissionen, som ska

- lägga fram rekommendationer för att förbättra effektiviteten och säkerheten i SafeSeaNet,
- ge lämplig vägledning om utveckling av SafeSeaNet,
- bistå kommissionen vid översynen av SafeSeaNets prestanda,
- godkänna det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3, och framtida ändringar.

<sup>(1)</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

### 2.3 *Kontrolldokument för gränssnitt och funktioner och teknisk dokumentation om SafeSeaNet*

Kommissionen ska i nära samarbete med medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla ett kontrolldokument för gränssnitt och funktioner (IFCD).

IFCD ska innehålla en detaljerad beskrivning av de prestandakrav och förfaranden som de centrala och nationella delarna av SafeSeaNet ska omfattas, vilka avser att säkerställa förenlighet med tillämplig gemenskapslagstiftning.

IFCD ska innehålla bestämmelser om

- åtkomsträttigheter, vägledning om kvalitetsstyrning av uppgifterna.
- säkerhetsspecifikationer för överföring och utbyte av uppgifter, samt
- arkivering av uppgifter på nationell och central nivå.

IFCD ska innehålla villkoren för lagring av och tillgång till information om farligt eller förorenande gods med avseende på regelbunden trafik som beviljats undantag i enlighet med artikel 15.

Byrån ska i samarbete med medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla teknisk dokumentation om SafeSeaNet, exempelvis standarder för dataöverföringsformat, bruksanvisningar och nätsäkerhetsspecifikationer.

### 3. **Uppgiftsutbyte via SafeSeaNet**

Systemet ska använda industristandarder och kunna samverka med offentliga och privata system som används för att skapa, tillhandahålla eller ta emot information inom SafeSeaNet.

Kommissionen och medlemsstaterna ska samarbeta för att undersöka möjligheten att utforma de nationella systemens funktioner på ett sätt som så långt det är möjligt säkerställer att uppgiftslämnarna, exempelvis befälhavare, ägare, agenter, operatörer, avlastare och behöriga myndigheter, endast behöver lämna informationen en gång. Medlemsstaterna ska se till att informationen är tillgänglig för användning inom alla relevanta rapporterings- och anmälningsystem och övervaknings- och informationssystem för sjöfart.

Elektroniska meddelanden som överförs i enlighet med detta direktiv och med tillämplig gemenskapslagstiftning ska tillhandahållas via SafeSeaNet. Därför ska medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla de gränssnitt som behövs för att uppgifterna ska kunna överföras automatiskt till SafeSeaNet på elektronisk väg.

Om internationellt antagna bestämmelser tillåter vidarebefordran av LRIT-information om fartyg från tredjeländer ska SafeSeaNet-nätverken användas för att tillhandahålla medlemsstaterna, med en tillfredsställande nivå av säkerhet, sådan LRIT-information som tagits emot i enlighet med artikel 6b i detta direktiv.

### 4. **Säkerhet och åtkomsträttigheter**

Den centrala och de nationella SafeSeaNet-systemen ska vara förenliga med sekretesskraven i detta direktiv och med de säkerhetsprinciper och säkerhetsspecifikationer som anges i IFCD, i synnerhet när det gäller åtkomsträttigheter.

Medlemsstaterna ska identifiera alla användare, som tilldelats en roll och ett antal åtkomsträttigheter i enlighet med kontrolldokumentet.”

---

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/21/EG**

av den 23 april 2009

**om fullgörande av flaggstatsförpliktelser**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Säkerheten för sjöfarten i gemenskapen och för de medborgare som utnyttjar den samt miljöskyddet bör alltid säkerställas.
- (2) För den internationella sjöfarten har det genom antagandet av ett antal konventioner för vilka Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad IMO) är depositarie skapats ett omfattande ramverk för att öka sjösäkerheten och skyddet av miljön mot föroreningar från fartyg.
- (3) I enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 (nedan kallad *Unclos*) och de konventioner för vilka IMO är depositarie (nedan kallade *IMO-konventionerna*), ska stater som är parter i dessa instrument utfärda

lagar och förordningar och vidta nödvändiga åtgärder för att sätta dessa instrument i kraft fullt ut, i syfte att skydda människoliv till havs och den marina miljön genom att säkerställa att de fartyg som är i trafik är lämpliga för den verksamhet de är avsedda för och är bemannade med kompetent sjöpersonal.

- (4) Vederbörlig hänsyn måste tas till konventionen om arbete till sjöss, som antogs av Internationella arbetsorganisationen (ILO) år 2006, vilken också behandlar flaggstatsförpliktelser.

- (5) Den 9 oktober 2008 antog medlemsstaterna ett uttalande i vilket de enhälligt erkände vikten av att tillämpa de internationella konventionerna med anknytning till flaggstatsförpliktelser för att förbättra sjösäkerheten och för att bidra till att föroreningar från fartyg förhindras.

- (6) Genomförandet av de förfaranden som rekommenderas av IMO i MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 av den 20 december 2004 om överföring av fartyg mellan stater bör stärka bestämmelserna om byte av flagg i IMO-konventionerna och i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet, och de bör i sjösäkerhetens intresse öka öppenheten i förhållandet mellan flaggstater.

- (7) Tillgången till uppgifter om fartyg som för en medlemsstats flagg och fartyg som lämnat en medlemsstats register, bör kunna förbättra öppenheten när det gäller en högkvalitativ flottas prestanda, bidra till bättre kontroll av flaggstaternas förpliktelser och skapa lika villkor för förvaltningarna.

- (8) För att kunna hjälpa medlemsstaterna att ytterligare förbättra sin prestation som flaggstater, bör det genomföras regelbundna revisioner av deras förvaltningar.

<sup>(1)</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 29 mars 2007 (EUT C 27 E, 31.1.2008, s. 140), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2008 (EUT C 330 E, 30.12.2008, s. 13) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (9) En kvalitetscertifiering av administrativa förfaranden i enlighet med Internationella standardiseringsorganisationens standarder (ISO) eller motsvarande standarder bör dessutom säkerställa lika villkor för förvaltningarna.

(10) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.

(11) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen inrättande och genomförande av lämpliga åtgärder på det sjöfarts-politiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

1. Syftet med detta direktiv är att

- a) se till att medlemsstaterna effektivt och konsekvent uppfyller sina förpliktelser som flaggstat, och
- b) förbättra säkerheten och förhindra föroreningar från fartyg som för en medlemsstats flagg.

2. Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av gemenskapens sjöfartslagstiftning enligt förteckningen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) <sup>(2)</sup> och rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) <sup>(3)</sup>.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på förvaltningen i den stat vars flagg fartyget för.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 167, 2.7.1999, s. 33.

#### Artikel 3

##### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *fartyg*: fartyg eller farkost som för en medlemsstats flagg och som omfattas av de relevanta IMO-konventionerna och för vilket/vilken ett certifikat krävs.
- b) *förvaltning*: de behöriga myndigheterna i den medlemsstat vars flagg fartyget för.
- c) *erkänd organisation*: en organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (omarbetning) <sup>(4)</sup>
- d) *certifikat*: föreskrivna certifikat som utfärdats i enlighet med relevanta IMO-konventioner.
- e) *IMO-revision*: en revision som genomförs i enlighet med bestämmelserna i resolution A.974 (24) som antogs av IMO-församlingen den 1 december 2005.

#### Artikel 4

##### Villkor för att tillåta ett fartyg att gå i trafik efter det att fartyget beviljats rätten att föra en medlemsstats flagg

1. Innan ett fartyg som har beviljats rätten att föra en medlemsstats flagg tillåts gå i trafik, ska den berörda medlemsstaten vidta de åtgärder den anser vara lämpliga för att se till att fartyget uppfyller tillämpliga internationella regler och föreskrifter. Den ska särskilt kontrollera fartygets säkerhetsstatistik på alla rimliga sätt. Den ska, vid behov, samråda med den föregående flaggstaten för att fastställa huruvida eventuella brister eller säkerhetsfrågor som denna identifierat fortfarande är olösta.

2. När en annan flaggstat begär information om ett fartyg som tidigare förde denna medlemsstats flagg, ska den medlemsstaten snarast möjligt ge den begärande flaggstaten ingående information om kvarstående brister och alla andra relevanta uppgifter som rör säkerheten.

<sup>(4)</sup> Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

#### Artikel 5

##### **Kvarhållande av ett fartyg som för en medlemsstats flagg**

När förvaltningen informeras om att ett fartyg som för den berörda medlemsstatens flagg har hållits kvar av en hamnstat, ska den, i enlighet med de förfaranden som den fastställt för detta ändamål, se till att fartyget bringas i överensstämmelse med relevanta IMO-konventioner.

#### Artikel 6

##### **Kompletterande åtgärder**

Medlemsstaterna ska se till att åtminstone följande uppgifter om fartyg som för deras flagg registreras och snabbt är tillgängliga för tillämpningen av detta direktiv:

- a) Uppgifter om fartyget (namn, IMO-nummer etc.).
- b) Datum för besiktningar, inbegripet eventuella tillägg- eller kompletteringsbesiktningar, och revisioner.
- c) Namnet på de erkända organisationer som har deltagit i fartygets certifiering och klassificering.
- d) Namnet på den behöriga myndighet som har inspekterat fartyget enligt bestämmelserna för hamnstatskontroll, och inspektionsdatum.
- e) Resultatet av hamnstatskontrollerna (brister: ja eller nej; kvarhållanden: ja eller nej).
- f) Information om sjöolyckor.
- g) Namn på fartyg som har upphört att föra den berörda medlemsstatens flagg under de föregående tolv månaderna.

#### Artikel 7

##### **Flaggstatsrevision**

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för en IMO-revision av deras förvaltning åtminstone vart sjunde år, med förbehåll för ett positivt svar från IMO på en begäran i rätt tid från den berörda medlemsstaten, och ska offentliggöra resultatet av revisionen i enlighet med den relevanta nationella lagstiftningen om konfidentialitet.

Denna artikel ska upphöra att gälla senast den 17 juni 2017 eller, så snart som IMO:s obligatoriska revisionsprogram för medlemsstater har trätt i kraft, vid en tidigare tidpunkt som ska fastställas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 10.2.

#### Artikel 8

##### **Kvalitetsledningssystem och intern bedömning**

1. Senast den 17 juni 2012 ska varje medlemsstat utarbeta, genomföra och upprätthålla ett kvalitetsledningssystem för de operativa delarna av sin förvaltnings flaggstatsrelaterade verksamhet. Kvalitetsledningssystemet ska certifieras i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder.

2. Medlemsstater som förekommer på den svarta lista eller som under två år i rad förekommer på den grå lista som offentliggörs i den senaste årsrapporten från Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (nedan kallat Paris MOU) ska lämna en rapport till kommissionen om sin prestation som flaggstat senast fyra månader efter det att årsrapporten från Paris MOU har offentliggjorts.

Rapporten ska kartlägga och analysera de huvudsakliga skälen till den bristande efterlevnad som föranledde kvarhållandena och brister som ledde till att medlemsstaten förekommer på den svarta eller grå listan.

#### Artikel 9

##### **Rapporter**

Kommissionen ska vart femte år, och första gången senast den 17 juni 2012 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv.

Rapporten ska innehålla en bedömning av medlemsstaternas prestation som flaggstater.

#### Artikel 10

##### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 2099/2002.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara två månader.

*Artikel 11***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 17 juni 2011. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 12***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 13***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

*På Europaparlamentets vägnar*

H.-G. PÖTTERING

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

P. NEČAS

*Ordförande*

---

# Parallelluppställning – Hamnstatskontrolldirektivet

EG-direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
artikel 1	---	---
artikel 2	1 kap. 2–6 §§ FSL	6 kap. 13 § och 10 kap. 4 § FSF
artikel 3.1–3.3	---	---
artikel 3.4	1 kap. 1 § första stycket, sista meningen FSL	5 kap. 9 § tredje stycket FSL
artikel 4.1	5 kap. 9, 17–18 och 20 §§ FSL	---
artikel 4.2	---	se artikel 5 nedan.
artikel 5	5 kap. 1, 4 och 9 §§ FSL, 7 kap. 6 § 2 FSL, 6 kap. 7 § FSF och TSFS (2009:2) 4–8 §§	7 kap. 6 § 2 FSL, 6 kap. 1 c och 1 d §§ FSF, + justering av Transportstyrelsens tillsynsrutiner
artikel 6	se artikel 5	se artikel 5
artikel 7	se artikel 5	se artikel 5
artikel 8	se artikel 5	se artikel 5
artikel 9.1	7 kap. 6 § 6 FSL, 8 kap. 2 § 10 FSL, TSFS (2009:2)	---
artikel 9.2	---	---
artikel 10	se artikel 5	se artikel 5
artikel 11	se artikel 5	se artikel 5
artikel 12	se artikel 5	se artikel 5
artikel 13	7 kap. 6 § 1 FSL + se	6 kap. 13 § FSF

EG-direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
	artikel 5	
artikel 14.2	5 kap. 20 § första och andra styckena	---
artikel 14 (övrigt)	7 kap. 6 § 1 FSL + se artikel 5	6 kap. 13 § FSF
artikel 15	se artikel 5	se artikel 5
artikel 16	7 kap. 7 § FSL och 8 kap. 1 § 3 FSL, 6 kap. 7 § FSL och 7 kap. 2 § FSF	7 kap. 2 § FSF
artikel 17	se artikel 5	se artikel 5
artikel 18	4–7 §§, 16–17 §§, 20–22 §§ FL, 10 kap. 3 § FSF och 29 kap. 11 § OSL	10 kap. 4 § FSF (utöver nuvarande författningar)
artikel 19.4	6 kap. 3 § 4 FSL och 7 kap. 2 § FSL	---
artikel 19.5	7 kap. 6 § 1 och 2 FSL	---
artikel 20.1–3	9 kap. 3 § FSL och 33–37 §§ FPL	---
artikel 20.4	se artikel 5	se artikel 5
artikel 21	5 kap. 22 § FSL, 6 kap. 5 FSL, 7 kap. 1 § och 3 § FSF	5 kap. 22 § FSL+ se artikel 5
artikel 22	se artikel 5	se artikel 5
artikel 23.3	---	5 kap. 16 a § FSL, 9 a § förordningen (1982:569) om lotsning m.m.
artikel 23.4	---	Justerade tillsynsrutiner
artikel 24.1	---	---
artikel 24.2	7 kap. 6 § 1 FSL + se artikel 5	se artikel 5 + justerade tillsynsrutiner
artikel 24.3	7 kap. 6 § 1 FSL + se artikel 5	se artikel 5 + justerade tillsynsrutiner
artikel 24.4	---	---

EG-direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
artikel 25	7 kap. 6 § 1 FSL	---
artikel 26	---	---
artikel 28	7 kap. 6 § 4 FSL, 6 kap. 12 § FSF och 7 kap. 6 § FSF	Justering i föreskrifter (utöver nuvarande författningar)
artikel 29	se artikel 5	se artikel 5
artikel 34	8 kap. 1–3 §§ FSL	---
Bilaga I	---	jfr artikel 5
Bilaga II	---	jfr artikel 10.2
Bilaga III	---	jfr artikel 9.1
Bilaga IV	---	jfr artikel 13.1
Bilaga V	---	jfr artikel 13.3
Bilaga VI	---	jfr artikel 15.1
Bilaga VII	---	jfr artikel 14
Bilaga VIII	---	jfr artikel 16
Bilaga IX	---	jfr artikel 17
Bilaga X	---	jfr artikel 19.3
Bilaga XI	---	jfr artikel 22.1, 22.5
Bilaga XII	---	jfr artikel 24.1
Bilaga XIII	---	jfr artikel 26
Bilaga XIV	---	jfr artikel 29
Bilaga XV	---	jfr artikel 37
Bilaga XVI	---	jfr artikel 37

# Parallelluppställning – Övervakningsdirektivet

EG-direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
artikel 2	2–3 §§ SJÖFS 2005:19	Justering i föreskrifter
artikel 3	4 § SJÖFS 2005:19	7 kap. 2 a § FÅFF Justering i föreskrifter
artikel 6 a	3 kap. 14 § SJÖFS 2006:17	Justering i föreskrifter
artikel 6 b	3 kap. 17 a–c §§ SJÖFS 2006:17	
artikel 12	SJÖFS 2005:19, 2007:15	Justering i föreskrifter
artikel 14.2.c)	2 § 14 förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket	---
artikel 15	13–14 §§ SJÖFS 2005:19	Justering i föreskrifter
artikel 16		6 kap. 8 a § FSF
artikel 18 a		7 kap. 2 § 5 FSL, 2 kap. 8 § FSF
artikel 19		Justering i föreskrifter
artikel 20		7 kap. 2 a § FÅFF
artikel 20 a		7 kap. 2 a § FÅFF (om sekretess, se artikel 24)
artikel 20 b		7 kap. 2 a § FÅFF
artikel 20 c		Justering i föreskrifter
artikel 20 d		---
artikel 22 a	2 § 13–14 förordning (2007:1161) med instruktion för	2 § 13 och 15 förordning (2007:1161) med instruktion för

EG-direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
	Sjöfartsverket	Sjöfartsverket
artikel 23–23 a	---	---
artikel 24	15 kap 1 § OSL 30 kap 23 § OSL 30 kap 24 § OSL 9 § OSF (bilaga)	17 kap 6 a § OSL 9 § OSF (bilaga)
artikel 27–28	---	---
Bilaga I		---
Bilaga II		Se artikel 6 a
Bilaga III		Se artikel 14.2 led c) och artikel 22 a

# Parallelluppställning – Flaggstatsdirektivet

EG-direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
artikel 1	---	---
artikel 2	---	---
artikel 3	3 kap. 1 § FSL	---
artikel 4	3 kap. 1 § FSL	---
artikel 5	5 kap. 4 § och 8 § FSL, 6 kap. 4 § FSF	Justering i föreskrifter
artikel 6	Regler i Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings tillsynssystem, Transportstyrelsens sjöolycks-system respektive sjöfartsregister.	---
artikel 7	---	Åtgärd genom regeringens regleringsbrev till Transportstyrelsen
artikel 8	---	Åtgärd genom beslut av regeringen
artikel 9	---	---
artikel 10	---	---
artiklarna 11–13	---	---

# Statens offentliga utredningar 2009

## *Kronologisk förteckning*

---

1. En mer rättssäker inhämtning av elektronisk kommunikation i brottsbekämpningen. Ju.
2. Nya nät för förnybar el. N.
3. Ransonering och prisreglering i krig och fred. Fö.
4. Sekretess vid anställning av myndighetschefer. Fi.
5. Säkerhetskopiors rättsliga status. Ju.
6. Återkrav inom välfärdssystemen. – Förslag till lagstiftning. Fi.
7. Den svenska administrationen av jordbruksstöd. Jo.
8. Trygg med vad du äter – nya myndigheter för säkra livsmedel och hållbar produktion. Jo.
9. Säkerhetskontroller vid fullmäktige- och nämndsammanträden. Fi.
10. Miljöprocessen. M.
11. En nationell cancerstrategi för framtiden. S.
12. Skatt i retur. Fi.
13. Effektiviteten i Kriminalvårdens lokal-försörjning. Ju.
14. Grundlagsskydd för digital bio och andra yttrandefrihetsrättsliga frågor. Ju.
15. Kraftsamling!  
– museisamverkan ger resultat.  
+ Bilagor. Ku.
16. Betänkande av Kulturutredningen.  
Grundanalys  
Förnyelseprogram  
Kulturpolitikens arkitektur. Ku.
17. Kommunal kompetenskatalog.  
En problemorientering. Ju.
18. Två rapporter till Grundlagsutredningen. Ju.
19. Aktiv väntan – asylökande i Sverige. Ju.
20. Mer järnväg för pengarna. N.
21. Redovisning av kommunal medfinansiering. Fi.
22. En ny alkohollag. S.
23. Olovlig tobaksförsäljning. S.
24. De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden. N.
25. Samordnad kommunstatistik för styrning och uppföljning. Fi.
26. Det växande vattenbrukslandet. Jo.
27. Ta klass. U.
28. Stärkt stöd för studier – tryggt, enkelt och flexibelt. + Bilagor. U.
29. Fritid på egna villkor. IJ.
30. Skog utan gräns? Jo.
31. Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg. N.
32. Socialtjänsten. Integritet – Effektivitet. S.
33. Skatterabatt på aktieförvärv och vinstutdelningar. Fi.
34. Förenklingar i aktiebolagslagen m.m. Ju.
35. Moderna hyreslagar. Ju.
36. Främja, Skydda, Övervaka  
– FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. IJ.
37. Enklare beslutsfattande i ekonomiska föreningar. Ju.
38. Ingen får vara Svarte Petter. Tydligare ansvarsfördelning inom socialtjänsten. S.
39. En ny kollektivtrafiklag. + Bilagor. N.
40. En ny modell för arbetsmiljötillsyn. A.
41. Bättre och snabbare insättningsgaranti. Fi.
42. Vattenverksamhet. M.
43. Klinisk forskning – ett lyft för sjukvården. U.
44. Integritetsskydd i arbetslivet. A.
45. Områden av riksintresse och Miljökonsekvensbeskrivningar. M.
46. Försenad årsredovisning och bokföringsbrott, m.m. Ju.
47. God arbetsmiljö - en framgångsfaktor? A
48. Koncessioner för el- och gasnät. N.

49. Bättre samverkan. Några frågor kring samspelet mellan sjukvård och socialförsäkring. S.
50. Nytt pensionssystem för den statsunderstödda scenkonsten. Fi.
51. Avskaffande av filmcensuren för vuxna – men förstärkt skydd för barn och unga mot skadlig mediepåverkan. Ku.
52. Staten och imamerna. Religion, integration, autonomi. U.
53. Fiskevård i enskilt vatten. En översyn av lagen om fiskevårdsområden. Jo.
54. Uthållig älgförvaltning i samverkan. Jo.
55. Ett effektivare smittskydd. S.
56. Den nya migrationsprocessen. Ju.
57. Myndighet för hållbart samhällsbyggande – en granskning av Boverket. M.
58. Skatteförfarandet. Fi.
59. Skatteincitament för gåvor till forskning och ideell verksamhet. Fi.
60. Återvändandedirektivet och svensk rätt. Ju.
61. Modernare adoptionsregler. Ju.
62. Skatt på fluorerade växthusgaser. Fi.
63. Totalförsvarsplikt och frivillighet. Fö.
64. Flickor och pojkar i skolan – hur jämställt är det? U.
65. Moderniserade skatteregler för ideell sektor. Fi.
66. Signalspaning för polisiära behov. Ju.
67. Försvarsmaktens helikopter 4 – frågan om vidmakthållande eller avveckling. Fö.
68. Lag om stöd och skydd för barn och unga (LBU) + bilaga. S.
69. En ny ransonerings- och prisregleringslag. Fö.
70. Utvärdering av buggning och preventiva tvångsmedel. Ju.
71. EU, Sverige och den inre marknaden – En översyn av horisontella bestämmelser inom varu- och tjänsteområdet. UD.
72. Insyn och integritet i brottsbekämpningen – några frågor. Ju.
73. Vägval för filmen. Ku.
74. Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. N.
75. Folkbokföringen. Fi.
76. Svenskt rättsväsende i internationella uppdrag, m.m. Ju.
77. EU:s Viseringskodex. Ju.
78. Ökad säkerhet i domstol. Ju.
79. Några begravningsfrågor. Ku.
80. Kriminalvården – ledning och styrning. Ju.
81. Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik. N.
82. En ny postlag. N.
83. Miljömålen i nya perspektiv. + Bilagor. M.
84. Regler för etablering av vårdgivare. Förslag för att öka mångfald och integration i specialiserad öppenvård. S.
85. Gymnasial lärlingsutbildning – hur blev det? Erfarenheter från första försöksåret. U.
86. Strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning. Fi.
87. En ny kameraövervakningslag. Ju.
88. Kärnkraft – nya reaktorer och ökat skadeståndsansvar. M.
89. Gränslandet mellan sjukdom och arbete. Arbetsförmåga/Medicinska förutsättningar för arbete/Försörjningsförmåga. S.
90. Tredje sjösäkerhetspaketet. Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet. N.

# Statens offentliga utredningar 2009

---

## *Systematisk förteckning*

### **Justitiedepartementet**

---

- En mer rättssäker inhämtning av elektronisk kommunikation i brottsbekämpningen. [1]  
Säkerhetskopiers rättsliga status. [5]  
Effektiviteten i Kriminalvårdens lokalförsörjning. [13]  
Grundlagsskydd för digital bio och andra yttrandefrihetsrättsliga frågor. [14]  
Kommunal kompetenscatalog.  
En problemorientering. [17]  
Två rapporter till Grundlagsutredningen. [18]  
Aktiv väntan – asylsökande i Sverige. [19]  
Förenklningar i aktiebolagslagen m.m. [34]  
Moderna hyreslagar. [35]  
Enklare beslutsfattande i ekonomiska föreningar. [37]  
Försenad årsredovisning och bokföringsbrott, m.m. [46]  
Den nya migrationsprocessen. [56]  
Återvändandedirektivet och svensk rätt. [60]  
Modernare adoptionsregler. [61]  
Signalspaning för polisiära behov. [66]  
Utvärdering av buggning och preventiva tvångsmedel. [70]  
Insyn och integritet i brottsbekämpningen – några frågor. [72]  
Svenskt rättsväsende i internationella uppdrag, m.m. [76]  
EU:s Viseringskodex. [77]  
Ökad säkerhet i domstol. [78]  
Kriminalvården – ledning och styrning. [80]  
En ny kameraövervakningslag. [87]

### **Utrikesdepartementet**

---

- EU, Sverige och den inre marknaden  
– En översyn av horisontella bestämmelser inom varu- och tjänsteområdet. [71]

### **Försvarsdepartementet**

---

- Ransonering och prisreglering i krig och fred. [3]

- Totalförsvarspflicht och frivillighet. [63]  
Försvarsmaktens helikopter 4  
– frågan om vidmakthållande eller avveckling. [67]  
En ny ransonerings- och prisregleringslag. [69]

### **Socialdepartementet**

---

- En nationell cancerstrategi för framtiden. [11]  
En ny alkohollag. [22]  
Olovlig tobaksförsäljning. [23]  
Socialtjänsten. Integritet – Effektivitet. [32]  
Ingen får vara Svarte Petter. Tydligare ansvarsfördelning inom socialtjänsten. [38]  
Bättre samverkan. Några frågor kring samspelen mellan sjukvård och socialförsäkring. [49]  
Ett effektivare smittskydd. [55]  
Lag om stöd och skydd för barn och unga (LBU). + Bilaga. [68]  
Regler för etablering av vårdgivare.  
Förslag för att öka mångfald och integration i specialiserad öppenvård. [84]  
Gränslandet mellan sjukdom och arbete.  
Arbetsförmåga/Medicinska förutsättningar för arbete/Försörjningsförmåga. [89]

### **Finansdepartementet**

---

- Sekretess vid anställning av myndighetschefer. [4]  
Återkrav inom välfärdssystemen.  
– Förslag till lagstiftning. [6]  
Säkerhetskontroller vid fullmäktige- och nämndsammanträden. [9]  
Skatt i retur. [12]  
Redovisning av kommunal medfinansiering. [21]  
Samordnad kommunstatistik för styrning och uppföljning. [25]  
Skatterabatt på aktieförvärv och vinstutdelningar. [33]

Bättre och snabbare insättningsgaranti. [41]  
Nytt pensionssystem för den statsunderstödda scenkonsten. [50]  
Skatteförfarandet. [58]  
Skatteincitament för gåvor till forskning och ideell verksamhet. [59]  
Skatt på fluorerade växthusgaser. [62]  
Moderniserade skatteregler för ideell sektor. [65]  
Folkbokföringen. [75]  
Strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning. [86]

### **Utbildningsdepartementet**

---

Ta klass. [27]  
Stärkt stöd för studier – tryggt, enkelt och flexibelt. + Bilagor. [28]  
Klinisk forskning – ett lyft för sjukvården. [43]  
Staten och imamerna. Religion, integration, autonomi. [52]  
Flickor och pojkar i skolan – hur jämställt är det? [64]  
Gymnasial lärlingsutbildning – hur blev det?  
Erfarenheter från första försöksåret. [85]

### **Jordbruksdepartementet**

---

Den svenska administrationen av jordbruksstöd. [7]  
Trygg med vad du äter – nya myndigheter för säkra livsmedel och hållbar produktion. [8]  
Det växande vattenbrukslandet. [26]  
Skog utan gräns? [30]  
Fiskevård i enskilt vatten. En översyn av lagen om fiskevårdsområden. [53]  
Uthållig älgförvaltning i samverkan. [54]

### **Miljödepartementet**

---

Miljöprocessen. [10]  
Vattenverksamhet. [42]  
Områden av riksintresse och Miljökonsekvensbeskrivningar. [45]  
Myndighet för hållbart samhällsbyggande – en granskning av Boverket. [57]  
Miljömålen i nya perspektiv. + Bilagor. [83]  
Kärnkraft – nya reaktorer och ökat skadeståndsansvar. [88]

### **Näringsdepartementet**

---

Nya nät för förnybar el. [2]  
Mer järnväg för pengarna. [20]  
De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden. [24]  
Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg. [31]  
En ny kollektivtrafiklag. + Bilagor. [39]  
Koncessioner för el- och gasnät. [48]  
Höghastighetsbanor.  
Ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. [74]  
Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik. [81]  
En ny postlag. [82]  
Tredje sjösäkerhetspaketet.  
Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet. [90]

### **Integrations- och jämställdhetsdepartementet**

---

Fritid på egna villkor. [29]  
Främja, Skydda, Övervaka  
– FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. [36]

### **Kulturdepartementet**

---

Kraftsamling!  
– museisamverkan ger resultat. + Bilagor. [15]  
Betänkande av Kulturutredningen.  
Grundanalys  
Förnyelseprogram  
Kulturpolitikens arkitektur. [16]  
Avskaffande av filmcensuren för vuxna – men förstärkt skydd för barn och unga mot skadlig mediepåverkan. [51]  
Vägval för filmen. [73]  
Några begravningsfrågor. [79]

### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

En ny modell för arbetsmiljötillsyn. [40]  
Integritetsskydd i arbetslivet. [44]  
God arbetsmiljö - en framgångsfaktor? [47]