

Lagrådsremiss

Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 4 april 2019

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till förändringar och förenklingar om hur tillsyn av fartyg ska gå till. Den särskilda tillsynsformen värdstatskontroll tas bort. I fortsättningen ska fartyg inspekteras inte bara om tillsynsmyndigheten anser det motiverat utan också enligt föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg förenklas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsyn.

Det föreslås vidare att skyldigheterna att förbjuda ett fartygs resa vid brister hos fartyget om andra åtgärder inte är tillräckliga kompletteras med att sådana skyldigheter ska gälla även vid otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet eller omedelbar fara för hälsa.

Det föreslås slutligen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter dels om skyldighet att föra över uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg, dels om tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som verkställer eller biträder vid tillsynen.

Förslagen genomför flera EU-direktiv som rör säkerhet på passagerarfartyg och tillsyn av sådana fartyg.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 19 december 2019.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	4
3	Ärendet och dess beredning	12
4	Översyn av EU:s direktiv om säkerhet m.m. ombord på passagerarfartyg	13
4.1	Revidering av EU:s reglering av säkerhet m.m. ombord på passagerarfartyg	13
4.2	Ändrat inspektionssystem för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik	13
4.3	Överföring av uppgifter om personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater	14
5	En förenklad tillsynsreglering	15
6	Fler grunder för att meddela reseförbud för fartyg	17
7	Närvaro av observatörer från andra medlemsstater vid inspektion av fartyg	18
8	Överföring av uppgifter om ombordvarande till Single Window	19
9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	20
10	Konsekvenser	21
10.1	Det allmänna	21
10.1.1	Transportstyrelsen	21
10.1.2	Sjöfartsverket	21
10.2	Rederierna	22
10.2.1	Nya inspektionsbestämmelser	22
10.2.2	Överföring av uppgifter till Single Window	22
11	Författningskommentar	23
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2109	29
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2110	38
Bilaga 3	Promemorians lagförslag	55
Bilaga 4	Remissinstanserna	63

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)²
dels att 5 kap. 11–15 §§ och 6 kap. 6 och 8 §§ ska upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 3 §, 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 och 9 §§, 6 kap. 3, 7, 11 och
13 §§, 7 kap. 2 och 6 §§ och 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §³

Med passagerarfartyg avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och
6. barn som inte har fyllt ett år.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik med sådana fartyg avses detsamma som sägs i artikel 2 i 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, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

² Senaste lydelse av 6 kap. 6 § 2008:1378.

³ Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

4 kap.

12 §

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet *skall* avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2, 3 *eller* 6 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget *skall* kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

För skada till följd av åtgärd som avses i första–tredje styckena är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet *ska* avbrytas.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2 *eller* 3 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget *ska* kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

5 kap.

4 §⁴

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, *värdestatskontroller* eller rederikontroller.

Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska göras enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, får en dokumentationskontroll, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner ska göras när en tillsynsmyndighet *finner* att det är motiverat. *Värdestatskontroller görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.*

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner eller rederikontroller.

Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska göras enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, får en dokumentationskontroll, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner ska göras *enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller* när en tillsynsmyndighet *annars anser* att det är motiverat.

⁴ Senaste lydelse 2017:306.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen trots första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

6 kap.

3 §⁶

Ett fartygs resa ska förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

3. om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller

3. någon sådan brist som anges i 1 § medför *otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet* eller omedelbar fara för liv, *hälsa*, fartyget, dess besättning eller passagerare och

⁵ Senaste lydelse 2010:1360.

⁶ Senaste lydelse 2017:306.

tredje *styckena* inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje *stycket* inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det ska vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Ett förbud enligt första stycket 1–3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Ett förbud enligt första stycket 1, 2 eller 3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund, gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Om *bristen* enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

Om *en brist* enligt första stycket 3 eller 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. Om *en brist enligt första stycket 4* inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

7 §⁷

Ett beslut enligt 1–6 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1–5 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av *en* annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet *skall* innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som *skall* vidtas för rättelse.

Beslutet *ska* innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som *ska* vidtas för rättelse.

11 §

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 § *eller om ett krav för reguljär trafik som avses i 6 § inte är uppfyllt*, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 §, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

⁷ Senaste lydelse 2008:1378.

13 §⁸

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

Följs inte ett föreläggande som gäller användningen av ett fartyg som avses i 5 kap. 11 §, skall myndigheten besluta att fartyget inte får användas i reguljär trafik.

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om *en* omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

7 kap.

2 §⁹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 2 kap. 1 § ska anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg, 2. skyldighet att registrera *och föra över* uppgifter om ombordvarande på passage-
rarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

a) anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

b) anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

⁸ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

⁹ Senaste lydelse 2010:1360.

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och

e. lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

c) lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d) lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och

e) lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

6 §¹⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar,
2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757,

3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,

4. avgifter till staten för

a) tillsyn av fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

c) tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord,

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, och

1. tillsyn,

2. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,

3. avgifter till staten för

a) tillsyn av fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

c) tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord,

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, och

¹⁰ Senaste lydelse 2017:306.

g) handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelser,

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*

8. skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

g) handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelser,

4. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

5. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

6. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*

8. rätt till tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 §.

8 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat

2. ett förbud mot tillträde till hamn enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §,

3. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat

med vite, *skall* den som bryter mot med vite, *ska* den som bryter mot
det inte dömas till ansvar. det inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 21 december 2019.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Näringsdepartementet utarbetades under 2018 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra bl.a. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG. Direktiven finns som *bilaga 1* och *2* till denna lagrådsremiss. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2018/04894/MRT).

4 Översyn av EU:s direktiv om säkerhet m.m. ombord på passagerarfartyg

4.1 Revidering av EU:s reglering av säkerhet m.m. ombord på passagerarfartyg

Säkerhetsfrågor som omfattar trafik med passagerarfartyg regleras i flera EU-direktiv. Direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater tillkom med anledning bl.a. av m/s Estonias förlisning. Direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik innehåller särskilda bestämmelser om besiktning och kontroll av dessa fartyg jämfört med andra typer av passagerarfartyg. Direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg gäller för trafik inom medlemsstaterna. I vissa delar genomför direktiven internationella bestämmelser som har antagits av internationella sjöfartsorganisationen IMO.

Direktiven har ändrats flera gånger. Direktiven har inte alltid justerats i takt med att motsvarande internationella bestämmelser har ändrats. Detta har lett till att tillämpningen av direktiven enligt kommissionen har försvårats. Det finns också en viss överlappning av bestämmelserna i direktiven. Mot bakgrund av bl.a. detta har kommissionen gjort en översyn av dessa tre direktiv.

Översynen ledde till ändringar i direktiv 98/41/EG och i direktiv 2009/45/EG och till att direktiv 1999/35/EG upphävdes och ersattes av ett nytt direktiv.

I avsnitt 4.2 lämnas en kortare redogörelse över innehållet i de nya eller ändrade direktiven i de delar som är relevanta för förslagen i denna lagrådsremiss. De ändringar som gjordes i direktiv 2009/45/EG kräver inte några lagändringar och redovisas därför inte ytterligare.

4.2 Ändrat inspektionssystem för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

Genom direktiv 1999/35/EG infördes en särskild typ av kontroll av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, s.k. värdstatskontroll. En värdstatskontroll görs inte i syfte att utfärda certifikat för fartyget och är således inte en s.k. flaggstatsbesiktning. Dessa typer av fartyg kontrolleras oavsett flagg så länge trafiken sker reguljärt till en hamn i åtminstone en medlemsstat. Kontrollerna utgör därför inte heller s.k. hamnstatskontroller. En hamnstatskontroll görs av en stat av fartyg som inte är registrerade i den staten. Kontrollerna är riskbaserade.

De fartyg som omfattas av 1999 års direktiv och som således genomgår värdstatskontroll omfattas dock även av en rad andra regelverk, och de kontrolleras därför även i samband med flaggstatsbesiktningar och, beroende på fartygets flagg, även vid hamnstatskontroller. Därför kan fartygen i praktiken utsättas för kontroller som i sak helt eller delvis överlappar varandra. Det är särskilt överlappningen i förhållande till hamnstatskontrollerna som har ansetts medföra onödiga extrakontroller och föranlett omfattande ändringar i detta kontrollsystem. Revideringen ledde till att 1999 års direktiv upphävdes och ersattes av direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

Den stora förändringen som görs med det nya direktivet är att kontroller av de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som även omfattas av direktivet (2009/16/EG) om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet) enbart ska omfattas av det direktivet. Utöver flaggstatsbesiktningar i syfte att utfärda eller förnya certifikat för fartyget kommer genom denna ändring dessa fartyg att utsättas för endast en inspektion – en hamnstatskontroll, även om själva inspektionen i sak kommer att vara i princip likadan som den som tidigare reglerades i det upphävda s.k. värdstatsdirektivet. De ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som antingen går enbart i inrikes reguljär trafik, eller som går i reguljär trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland och för medlemsstatens flagg, dvs. fartyg som inte omfattas av hamnstatskontrolldirektivet, regleras i fortsättningen av det nya direktivet (EU) 2017/2110.

Den särskilda kontrollen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik benämndes i det tidigare direktivet alltså värdstatskontroll. Begreppet har utmönstrats i det nya direktivet. Det nya direktivet använder begreppet inspektion för den kontroll som ska göras av dessa fartyg.

4.3 Överföring av uppgifter om personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater

Direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater innebär i korthet dels att alla passagerare på passagerarfartyg ska räknas före passagerarfartygets avgång, dels att samtliga ombordvarande personers namn och kön samt åldersgrupp, ålder eller födelseår ska registreras senast 30 minuter efter fartygets avgång på resor längre än 20 nautiska mil. Syftet är bl.a. att sjöräddningstjänster ska kunna få information om hur många personer som är inblandade i en sjöolycka och att underlätta den efterföljande hanteringen av en olycka. Det finns möjligheter att göra undantag från registreringsplikten vid bl.a. regelbunden trafik inom skyddade havsområden, områden med låg

våghöjd eller vid korta resor. Uppgifterna ska meddelas till företagets registreringsansvarige eller till företagets landbaserade system.

Revideringen av direktivet ledde till antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna. Revideringen ledde bl.a. till införandet av ett krav på att de uppgifter som ska registreras enligt nuvarande direktiv också ska föras över till den kontaktpunkt för sjöfartsrelaterade rapporteringar som införts enligt direktiv 2010/65/EU, dvs. den webbportal som allmänt benämns Single Window. Överföringen ska ske senast 15 minuter efter fartygets avgång. Under en övergångsperiod om sex år är det tillåtet att registrera antalet passagerare och uppgifterna om dessa hos företagets registreringsansvarige eller i ett landbaserat företagssystem enligt det gamla direktivet.

Utöver tillägget som rör överföring av uppgifterna ledde revideringen av direktivet till bl.a. ändrade möjligheter till undantag från registreringsplikten och förlängd registreringsfrist för vissa linjer. Dessa ändringar är dock inte relevanta för denna lagrådsremiss.

5 En förenklad tillsynsreglering

Regeringens förslag: Fartygssäkerhetslagens bestämmelser om värdstatskontroll upphävs.

Bestämmelserna om inspektion av utländska fartyg förenklas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Värdstatskontroller utmönstras som särskild tillsynsform

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG innebär bl.a. att den särskilda tillsynsformen värdstatskontroll tas bort. Dessa fartyg ska dock fortfarande kontrolleras, men denna kontroll benämns då inspektion.

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) innehåller en rad bestämmelser som infördes för att genomföra det upphävda direktivet 1999/35/EG om värdstatskontroll, se t.ex. 1 kap. 3 §, 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 och 11–15 §§, 6 kap. 6–8, 11 och 13 §§ och 8 kap. 1 §. Eftersom begreppet

vårdstatskontroll har upphävts i det nya direktivet föreslås i promemorian att de bestämmelser i fartygssäkerhetslagen som behandlar vårdstatskontroll upphävs. Ingen remissinstans motsätter sig förslaget.

Regeringen instämmer i promemorians bedömning. De bestämmelser som behandlar vårdstatskontroll, dvs. 1 kap. 3 § andra stycket, 5 kap. 11–15 §§, 6 kap. 6 och 8 §§, 6 kap. 13 § andra stycket och 8 kap. 1 § första stycket 2 bör således upphävas. Därutöver bör följdändringar eller andra justeringar göras i 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 § och 6 kap. 7 och 11 §§ så att hänvisningar som på något sätt är relaterade till vårdstatskontroller tas bort.

Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg ska dock enligt det nya direktivet även i fortsättningen kontrolleras på ett särskilt sätt, anpassat efter fartygens särskilda förutsättningar. Kontrollerna benämns dock i det reviderade direktivet inspektion och ska i vissa fall göras inom ramen för direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Det direktivet är genomfört i bl.a. fartygssäkerhetslagen, som också innehåller bestämmelser om inspektion allmänt, dvs. för fartyg som inte omfattas av hamnstatskontroll. Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg kan således även fortsättningsvis inspekteras med stöd av befintliga bestämmelser i fartygssäkerhetslagen. Några ytterligare ändringar i dessa krävs inte för att genomföra direktivet.

Den allmänna regleringen om inspektion av utländska fartyg förenklas

Den befintliga regleringen när det gäller inspektion av utländska fartyg är mycket komplicerad. Huvudregeln enligt 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen innebär att inspektion av utländska fartyg är begränsad till en granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar. Huvudregeln gäller inte under vissa förutsättningar, bl.a. om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2. Sådana föreskrifter har regelmässigt meddelats för en allt vidare krets av fartyg till följd av att framför allt EU-regelverket har ökat i omfång.

Den huvudregel som synes gälla enligt 5 kap. 9 § har därmed i praktiken genom föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 6 § 2 snarare blivit ett undantag. De flesta utländska fartyg som kontrolleras i svenska hamnar omfattas av hamnstatskontroll, en kontroll som är vidare än enbart en kontroll av fartygets certifikat och dokument.

I promemorian föreslås därför att bestämmelserna i 5 kap. 4 och 9 §§ och 7 kap. 6 § ändras så att det i 5 kap. 4 § ska anges att inspektioner ska göras enligt föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, att 5 kap. 9 § endast ska ange att tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion, att 7 kap. 6 § 2 upphävs och att 7 kap. 6 § 1 ändras så att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillsyn. Förutom att regleringen med dessa ändringar förenklas avsevärt kan enligt promemorian de föreskrifter som får meddelas enligt förslaget därmed omfatta alla olika typer av tillsynsformer, inklusive den kontroll av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av direktivet. Ingen remissinstans har motsatt sig promemorians förslag.

Regeringen delar promemorians bedömning. Det är angeläget att förenkla den mycket komplicerade regleringen av tillsyn av utländska fartyg

som har uppstått genom att det i fartygssäkerhetslagen genom åren har genomförts flera EU-direktiv och internationella regelverk. Genom att möjliggöra för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter generellt om tillsyn och inte enbart tillsynsförrättningar vidgas också ramen för föreskrifterna något jämfört med i dag. Detta bör underlätta för t.ex. framtida genomföranden av direktiv med bestämmelser om tillsyn av olika typer av fartyg. Regeringen föreslår således att 5 kap. 4 och 9 §§ och 7 kap. 6 § 1 och 2 fartygssäkerhetslagen ändras i huvudsak på det sätt som föreslås i promemorian.

6 Fler grunder för att meddela reseförbud för fartyg

Regeringens förslag: Ett fartygs resa ska förbjudas vid otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet och vid omedelbar fara för hälsa om mindre ingripande åtgärder inte är tillräckliga för att undanröja faran.

Om bristen inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen ska tillsynsmyndigheten få tillåta att fartyget fortsätter till närmast lämpliga hamn för åtgärdande av bristen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Enligt artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG ska ett fartyg förbjudas att resa om det finns brister hos fartyget som medför otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv, för fartyget eller dess besättning och passagerare.

I 6 kap. 3 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om skyldighet att förbjuda fartyg att resa vid omedelbar fara under vissa av de omständigheter som avses i artikel 7.2. I den svenska bestämmelsen finns dock inte samtliga grunder för reseförbud som krävs enligt artikel 7.2. Någon skyldighet att fatta beslut om reseförbud finns inte vid otvetydig fara för hälsa eller säkerhet och inte heller vid omedelbar fara för hälsa. I promemorian föreslås därför att bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen ändras så att den motsvarar direktivets krav.

I promemorian har det också uppmärksamats att det finns en motsvarande skyldighet att fatta beslut om reseförbud vid brister som innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö i artikel 19.2 i direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Denna artikel har endast kommit att genomföras när det gäller fara för miljö, i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, men inte för resterande kriterier. I

promemorian föreslås att den nämnda bestämmelsen i fartygssäkerhetslagen kompletteras med en skyldighet att besluta om reseförbud även vid otvetydig fara för liv.

Enligt artikel 7.4 i direktiv (EU) 2017/2110 får, om bristen inte enkelt kan åtgärdas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, den behöriga myndigheten tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan åtgärdas. I 6 kap. 3 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen finns vissa möjligheter för tillsynsmyndigheten att tillåta fartyg att gå vidare till reparationsvarv trots meddelat reseförbud, dock inte vid sådana situationer som direktivet anger. I promemorian föreslås därför att bestämmelsen görs tillämplig på dessa situationer.

Ingen remissinstans har några synpunkter på förslagen i promemorian. Regeringen delar promemorians bedömning och föreslår att fartygssäkerhetslagen ändras i enlighet med förslagen i promemorian.

Övrigt

Enligt 6 kap 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen får ett förbud enligt första stycket 1–3 samma paragraf upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Lydelsen är något otydlig. Ett förbud fattas normalt med stöd av en av punkterna, inte samtliga punkter. Bestämmelsen bör formuleras om så att det framgår att det är förbud som har fattats enligt första stycket 1, 2 eller 3 som får upphävas. Någon skillnad i sak avses inte med ändringen.

7 Närvaro av observatörer från andra medlemsstater vid inspektion av fartyg

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om rätt till tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än vad som gäller enligt fartygssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 14a.6 första meningen i direktiv 2009/16/EG i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2110 finns en möjlighet för hamnstaten att vid inspektion samtycka till att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat medföljer som observatör vid inspektionen. Bestämmelsen är en möjlighet som hamnstatskontrollmyndigheten kan utnyttja om den bedömer att det är lämpligt. Bestämmelsen kräver inte att någon, t.ex. redaren, ska ha begärt att någon utländsk observatör ska närvara. Enligt promemorian ska bestämmelsen i direktivet vidare tolkas som att det inte heller krävs något samtycke av t.ex. fartygets redare för att en sådan observatör ska få rätt att närvara.

För att en sådan observatör ska ha rätt till tillträde till fartyget utan redarens samtycke krävs stöd i lag. Enligt 5 kap. 17 § fartygssäkerhetslagen har den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en

sådan förrättning rätt att få tillträde till fartyget. Någon rätt för sådana observatörer som avses i direktivet att närvara vid tillsyn finns inte enligt fartygssäkerhetslagen. Det torde inte vara avsikten att en sådan observatör t.ex. ska biträda vid tillsynen på det sätt som avses i fartygssäkerhetslagen. I promemorian föreslås därför att direktivets bestämmelse bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrift med stöd av ett nytt bemyndigande i fartygssäkerhetslagen. Ingen remissinstans motsätter sig förslaget.

Regeringen föreslår därför att det i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen införs ett nytt bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om rätt till tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 § samma lag.

8 Överföring av uppgifter om ombordvarande till Single Window

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att föra över uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga åsikter. *Transportstyrelsen* påpekar att uppgifterna ska föras över till den nationella kontaktpunkten för sjöfartsrapportering Single Window. *Sjöfartsverket* uppger att det är viktigt att uppgifterna om passagerarna finns tillgängliga i ett enda system och att det vid genomförandet av direktivet är önskvärt att det tydligt framgår att uppgifterna ska föras över till SafeSeaNet. *Föreningen Svensk sjöfart* anser att uppgifter ska föras över till Single Window först när det nya europeiska Single Window-systemet är infört och operativt.

Skälen för regeringens förslag: Rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater innehåller krav på bl.a. att samtliga personer ombord ska räknas före fartygets avgång. När det gäller resor som är längre än 20 nautiska mil ska samtliga ombordvarande personers namn och kön samt åldersgrupp, ålder eller födelseår samlas in före avgång. Dessa uppgifter ska senast 30 minuter efter fartygets avgång meddelas till företagets registreringsansvarige eller till ett företags landbaserade system. Syftet med registreringskravet är att det vid sjöräddning ska kunna finnas information om hur många personer som är inblandade i en sjöolycka och att den efterföljande hanteringen av en olycka ska underlättas.

Direktivets krav är genomförda i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av bemyndiganden i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen och 2 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från

hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna har det införts skyldigheter att föra över dessa uppgifter till den nationella kontaktpunkt som upprättats enligt direktiv 2010/65/EU, dvs. den kontaktpunkt för rapportering av uppgifter från fartyg som kallas Single Window. Under en övergångsperiod får medlemsstaterna dock tillåta att uppgifterna rapporteras på nuvarande sätt.

I promemorian föreslås att skyldigheten att föra över uppgifterna regleras genom föreskrifter av regeringen eller en myndighet med stöd av ett ändrat bemyndigande i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen. Ingen remissinstans har någon synpunkt på förslaget. Regeringen delar promemorians bedömning. Bemyndigandet bör därför ändras så att det även omfattar överföring av uppgifter.

Transportstyrelsen och *Sjöfartsverket* har i sina yttranden förklarat närmare i vilka system och databaser som uppgifterna bör lämnas och finnas tillgängliga. Enligt direktiv (EU) 2017/2109 ska uppgifterna lämnas i Single Window. Detta är dock endast en portal varigenom uppgifterna slussas vidare till behörig myndighet och relevant system för olika ändamål. De närmare övervägandena om hur uppgifterna ska lämnas och var de ska finnas tillgängliga måste göras i samband med att föreskrifterna meddelas.

Med anledning av vad *Föreningen Svensk sjöfart* har anfört påminner regeringen om att det under en övergångsperiod på sex år är tillåtet att avvakta med införandet av skyldigheten att föra över uppgifter på det sätt som anges i direktivet. Det förslag till ändring av direktiv 2010/65/EU som för närvarande behandlas i rådet och Europaparlamentet och som har till syfte att införa en mer harmoniserad europeisk miljö för rapportering via en enda kontaktpunkt – en europeisk Single Window-miljö – bör avvaktas innan några avgöranden tas när det gäller hur kravet på registrering enligt det aktuella direktivet bör införas.

9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 21 december 2019.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: EU-direktiven ska vara genomförda i medlemsstaterna senast den 21 december 2019. De författningsändringar som föreslås för att genomföra direktiven bör därför träda i kraft det datumet. Det finns inte något behov av övergångsbestämmelser.

10 Konsekvenser

Inget av förslagen i denna lagrådsremiss har några konsekvenser på statens budget, jämställdheten eller den kommunala självstyrelsen. För det fall det kan uppkomma några effekter på miljön bedöms dessa vara enbart positiva, bl.a. genom att tillsynen av fartyg effektiviseras vilket i slutänden bör medföra säkrare fartyg. Detta bör innebära färre olyckor och därmed mindre påverkan på miljön.

10.1 Det allmänna

10.1.1 Transportstyrelsen

Förslaget i avsnitt 5 innebär troligen att Transportstyrelsen kan minska antalet inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg, vilket bör medföra sänkta tillsynskostnader för myndigheten. Under 2018 utförde Transportstyrelsen 112 inspektioner enligt det nu upphävda direktivet om värdstatskontroller.

Förslaget i avsnitt 6 innebär att skyldigheten att meddela reseförbud för fartyg utökas med fler grunder. Det saknas dock anledning att anta att detta kommer att leda till annat än mycket marginellt ökade reseförbud, om ens några.

Förslagen i avsnitt 5, 7 och 8 innebär vidare att Transportstyrelsen kan komma att behöva meddela ytterligare föreskrifter. Detta kan medföra ökade kostnader för myndigheten framför allt initialt.

Samtliga dessa eventuella ökade kostnader ska rymmas inom befintliga anslag inom utgiftsområdet.

10.1.2 Sjöfartsverket

Förslaget i avsnitt 8 innebär att rapportering och överföring av uppgifter om passagerare ombord i fortsättningen ska ske via det nationella Single Window-systemet. Sjöfartsverket som tillhandahåller och förvaltar Single Window kommer således att behöva göra en systemutveckling. *Sjöfartsverket* uppger att även andra system som verket förvaltar kommer att behöva utvecklas till följd av kravet att föra över passageraruppgifter till Single Window. Enligt regeringen ska kostnaderna för dessa systemuppdateringar dock rymmas inom befintliga anslag inom utgiftsområdet.

10.2 Rederierna

10.2.1 Nya inspektionsbestämmelser

Förslagen i avsnitt 5 innebär att det införs förenklingar och effektiviseringar i kontrollen av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. I vissa fall kommer antalet inspektioner som dessa fartyg utsätts för att minska, vilket bör medföra minskade kostnader för rederierna. Det är främst rederier med fartyg som bedriver regelbunden trafik med passagerarfartyg till och från svenska och andra europeiska hamnar som berörs av regleringen. I promemorian anges att det i dagsläget är ca 10 rederier som bedriver denna typ av trafik till och från Sverige. För rederier och deras fartyg som bedriver reguljär trafik till och från svenska hamnar kommer regleringen att medföra positiva konsekvenser då inspektioner av dessa fartyg kommer att samordnas bättre. I stället för värdestatskontroll kommer fartyg som inte har svensk flagg att omfattas av hamnstatskontroll vilket innebär en mer riskbaserad tillsyn. Fartyg som utifrån sin riskprofil och historik klassas som lågriskfartyg kommer att utsättas för färre inspektioner vilket medför mindre kostnader för dessa fartyg och dess rederier.

10.2.2 Överföring av uppgifter till Single Window

Förslaget i avsnitt 8 innebär att rapportering och överföring av uppgifter om personer ombord i fortsättningen ska ske via det nationella Single Window-systemet. Det är främst rederier och deras fartyg som bedriver regelbunden trafik med passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från svenska hamnar som berörs av regleringen. I promemorian anges att det i dagsläget är 118 rederier som bedriver nationell och internationell trafik med passagerarfartyg till och från svenska hamnar. Dessa rederier har enligt promemorian tillsammans 517 passagerarfartyg med giltiga certifikat. Kravet i direktivet om fullständig rapportering av passageraruppgifter gäller dock endast vid resor som är längre än 20 nautiska mil. Fartyg som gör resor kortare än 20 nautiska mil ska dock rapportera antalet personer ombord. Det finns i dag inga uppgifter om hur många av de ovan nämnda fartygen som gör resor kortare än 20 nautiska mil och därmed inte omfattas av den fullständiga rapporteringen av passageraruppgifter. Det går därför inte att lämna några närmare uppgifter om hur många fartyg och rederier som omfattas av regleringen.

För de rederier som har fartyg som omfattas kan det nya kravet att rapportera och överföra uppgifter via Single Window innebära merkostnader. *Transportstyrelsen* påpekar att överföring av uppgifter till Single Window kräver en internetuppkoppling och att det inte är säkert att alla fartyg som omfattas har en sådan uppkoppling ombord eller rätt utrustning för att kunna föra över uppgifterna. Även om rederierna löser dessa frågor kommer själva överföringen av uppgifterna att ta tid och resurser i anspråk, vilket i t.ex. skärgårdstrafiken kan bli problematiskt. Skärgårdstrafiken kännetecknas t.ex. ofta av täta anlop av bryggor och krav på snäva scheman vilket kan påverkas av kraven på registrering och

rapportering. Under en övergångstid på sex år finns dock en möjlighet för medlemsstaterna att låta rapporteringen ske enligt nuvarande rutiner. Det finns också möjlighet att få undantag från kraven på registrering och överföring av uppgifterna, men detta är förenat med administrativa kostnader för ansökan m.m.

11 Författningskommentar

Förslaget till ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

1 kap.

3 § Med passagerarfartyg avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och
6. barn som inte har fyllt ett år.

Paragrafen innehåller bestämmelser om vad som avses med passagerarfartyg och om vilka personer som räknas som passagerare.

Tredje stycket har tagits bort eftersom begreppen ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg inte längre används i lagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

4 kap.

12 § Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet *ska* avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2 eller 3 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget *ska* kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

För skada till följd av åtgärd som avses i första–tredje styckena är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om möjligheter för skyddsombud att bestämma att arbetet på en arbetsplats ska avbrytas.

Tredje stycket behandlar situationer där överträdelse har skett av förbud enligt 6 kap. Hänvisningen till 6 kap. 6 § har tagits bort eftersom den bestämmelsen har upphävts.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

5 kap.

4 § Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner eller rederikontroller.

Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska göras enligt en uppjord plan. När det finns särskild anledning till det, får en dokumentationskontroll, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner ska göras *enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller* när en tillsynsmyndighet *annars anser* att det är motiverat.

I paragrafen redogörs för vilka olika tillsynsförrättningar som finns i lagen och kort om innebörden av dessa.

Till följd av att direktiv 1999/35/EG har upphävts och begreppet värdestatskontroll har tagits bort genom direktiv (EU) 2017/2110 (jfr skäl 4 i direktivet) har texter om värdestatskontroll tagits bort i *första* och *andra styckena*. Tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg är dock även enligt direktiv (EU) 2017/2110 särskilt reglerat men benämns i det direktivet inspektion. Föreskrifter om inspektion, liksom andra typer av tillsyn, kan meddelas med stöd av 7 kap. 6 § 1. I *andra stycket* anges därför att inspektion ska göras enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

9 § Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen *trots första stycket* besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillsyn av utländska fartyg.

Första stycket har ändrats så att det nu endast anger att tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. Några begränsningar i inspektionsmöjligheterna av utländska fartyg finns inte enligt bestämmelsen. Närmare om hur inspektion av utländska fartyg ska ske, liksom tillsyn i övrigt, får nu anges i föreskrifter som får meddelas med stöd av 7 kap. 6 § 1. Sådana föreskrifter kan då t.ex. begränsa möjligheterna till inspektion av utländska fartyg för det fall sådana begränsningar krävs enligt internationella överenskommelser eller bindande EU-bestämmelser.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

6 kap.

3 § Ett fartygs resa ska förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

3. någon sådan brist som anges i 1 § medför *otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet* eller omedelbar fara för liv, *hälsa*, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje *stycket* inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det ska vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Ett förbud enligt första stycket 1, 2 eller 3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund, gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Om *en brist* enligt första stycket 3 eller 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. *Om en brist enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten* utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

Paragrafen innehåller bestämmelser om i vilka situationer ett fartygs resa ska förbjudas, om upphävande av ett sådant förbud och om vilka åtgärder som får vidtas om de brister som föranlett förbudet inte kan vidtas i den hamn som fartyget ligger i.

Första stycket 3 innehåller bestämmelser om skyldighet att förbjuda ett fartygs resa i de bristsituationer som anges i 1 § om åtgärder enligt den paragrafen inte är tillräckliga för att åtgärda bristen. Skyldigheten i denna punkt att förbjuda fartygs resa har utökats på två sätt. Fartygs resa ska förbjudas om någon sådan situation som anges i 1 § medför *otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet* och sådana åtgärder som avses i 1 § inte är tillräckliga för att undanröja faran. Denna ändring är föranledd dels av artikel 7.2 i direktiv (EU) 2017/2110, dels av artikel 19.2 i direktiv 2009/16/EU. Fartygs resa ska också förbjudas om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för hälsa och sådana åtgärder som avses i 1 § inte är tillräckliga för att undanröja faran. Denna ändring är föranledd av artikel 7.2 i direktiv (EU) 2017/2110.

Det är tillräckligt att förbud enligt första stycket grundar sig på någon av punkterna i stycket. *Andra stycket* som behandlar upphävande av ett förbud som avses i första stycket har därför förtydligats.

Tredje stycket har ändrats så att även vid ett sådant förbud som avses i första stycket punkten 3 kan tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. Möjligheten att i stället förelägga att åtgärda bristen gäller dock även fortsättningsvis endast vid förbud enligt första stycket 4.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.

7 § Ett beslut enligt 1–5 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av *en* annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet *ska* innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som *ska* vidtas för rättelse.

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilken myndighet som fattar de beslut som avses i 1–5 §§ och vad beslutet ska innehålla.

I *första stycket* har hänvisningen till 6 § tagits bort eftersom den paragrafen har upphävts.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

11 § Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 §, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

Paragrafen innehåller bestämmelser om möjligheter att i stället för att meddela förbud enligt 1 eller 2 § förelägga redaren eller ägaren att avhjälpa brister eller åtgärda krav inom viss tid. Hänvisningen till 6 § har tagits bort eftersom den paragrafen har upphävts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

13 § Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om *en* omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

Paragrafen innehåller bestämmelser om möjligheter att verkställa förelagda åtgärder som inte följs eller om underrättelse om föreläggande inte har kunnat ske.

Paragrafens *andra stycke* har tagits bort till följd av att 5 kap. 11 § har upphävts.

I övrigt har en språklig ändring gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

7 kap.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § ska anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera *och föra över* uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a) anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b) anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

- c) lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,
- d) lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och
- e) lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter.

I *punkt 2* har ett tillägg gjorts så att föreskrifterna får avse även en skyldighet att föra över de uppgifter som ska registreras. Skyldigheten att föra över uppgifterna följer av artiklarna 4.2 och 5.2 i direktiv 98/41/EG i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2109. Uppgifterna ska föras över till den kontaktpunkt som har införts genom artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, dvs. den nationella webbplats som allmänt kallas Single Window. Uppgifterna avser dels antalet personer ombord, dels närmare uppgifter om personerna.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. *tillsyn*,
2. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,
3. avgifter till staten för
 - a) tillsyn av fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
 - b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,
 - c) tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord,
 - d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,
 - e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,
 - f) granskning av ritningar till fartyg, och
 - g) handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelser,
4. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,
5. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
6. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och
8. rätt till tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter.

Bemyndigandet i *punkt 1* har ändrats så att föreskrifter kan meddelas om tillsyn i stället för endast om tillsynsförrättningar. Genom det vidgade bemyndigandet kan föreskrifter som tidigare har meddelats med stöd av det tidigare innehållet i *punkt 2* i stället meddelas med stöd av punkten 1.

Föreskrifter om tillsyn av de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av direktiv (EU) 2017/2110 och tillsyn genom s.k. hamnstatskontroll enligt direktiv 2009/16/EG kan således meddelas med stöd av det ändrade bemyndigandet. Innehållet i den tidigare punkt 2 har genom den nya lydelsen av punkt 1 blivit överflödigt. Till punkt 2 har därmed flyttats vad som tidigare reglerades i punkt 3. Som en följd härav har efterföljande punkter numrerats om.

I *punkt 8* har i stället införts ett nytt bemyndigande som ger möjlighet att meddela föreskrifter om att andra personer än de som avses i 5 kap. 17 § ska ha rätt att få tillträde till fartyget. Avsikten är att möjliggöra föreskrifter som genomför den nya artikel 14a.6 första meningen i direktiv 2009/16/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2017/2110. Bestämmelsen i direktivet innebär att t.ex. observatörer från andra medlemsstater kan ges rätt att närvara vid inspektioner.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5 såvitt avser punkt 1 och avsnitt 7 såvitt avser punkt 8.

8 kap.

1 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud *mot tillträde till hamn enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §,*

3. *ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.*

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, *ska* den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Paragrafen innehåller bestämmelser om straff vid överträdelse av förbud eller förelägganden.

I *första stycket* har innehållet i den tidigare *punkt 2* upphävts. Som en följd har punkterna i stycket numrerats om.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2109**av den 15 november 2017****om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Korrekt information i rätt tid om antalet personer ombord på ett fartyg eller om deras identitet är avgörande för utarbetandet av verkningsfulla sök- och räddningsinsatser. I händelse av en olycka till sjöss kan ett fullständigt samarbete mellan de behöriga nationella myndigheterna i den eller de berörda staterna och fartygsoperatören eller dennes ombud i hög grad bidra till hur verkningsfulla insatserna är. Vissa aspekter av detta samarbete regleras genom rådets direktiv 98/41/EG ⁽³⁾.
- (2) Resultaten av kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) och erfarenheterna från genomförandet av direktiv 98/41/EG har visat att uppgifterna om ombordvarande personer inte alltid är lätt tillgängliga för de behöriga myndigheterna när de behöver dem. För att ta itu med denna situation bör kraven i direktiv 98/41/EG ändras så att de blir förenliga med kraven om att rapportera uppgifter elektroniskt, vilket kommer att öka effektiviteten. Digitalisering kommer också att göra det möjligt att underlätta tillgången till information om ett betydande antal passagerare i händelse av en nödsituation eller under efterverkningarna av en olycka till sjöss.
- (3) Under de senaste 17 åren har betydande tekniska framsteg gjorts vad beträffar systemen för överföring och lagring av uppgifter om fartygsförflyttningar. Ett antal obligatoriska fartygsrapporteringssystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med tillämpliga regler som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Både unionsrätten och nationell rätt säkerställer att fartygen uppfyller gällande rapporteringskrav enligt dessa system. Det är nu nödvändigt att göra framsteg i fråga om teknisk innovation genom att bygga vidare på hittills uppnådda resultat, inbegripet på internationell nivå, och säkerställa att teknisk neutralitet alltid upprätthålls.
- (4) Insamling, överföring och utbyte av fartygsrelaterade uppgifter har möjliggjorts, förenklats och harmoniserats genom den enda nationella kontaktpunkt som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU ⁽⁴⁾ och unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet) som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG ⁽⁵⁾. De uppgifter om personer ombord som krävs enligt direktiv 98/41/EG bör följaktligen rapporteras via den enda nationella kontaktpunkt som ger den behöriga myndigheten möjlighet att på ett enkelt

⁽¹⁾ EUT C 34, 2.2.2017, s. 172.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 oktober 2017 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2017.

⁽³⁾ Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

sätt få tillgång till uppgifterna i händelse av en nödsituation eller under efterverkningarna av en olycka till sjöss. Antalet personer ombord bör rapporteras via den enda nationella kontaktpunkten med hjälp av lämpliga tekniska medel, vilka bör överlämnas åt medlemsstaterna att välja. Alternativt bör det rapporteras till den utsedda myndigheten via det automatiska identifieringssystemet.

- (5) För att underlätta tillhandahållandet och utbytet av uppgifter som rapporteras enligt detta direktiv och för att minska den administrativa bördan bör medlemsstaterna använda de harmoniserade rapporteringsformaliteter som fastställs i direktiv 2010/65/EU. I händelse av en olycka som påverkar mer än en medlemsstat bör medlemsstaterna göra uppgifter tillgängliga för andra medlemsstater via SafeSeaNet-systemet.
- (6) För att medge medlemsstaterna en tillräckligt lång tidsperiod för att kunna införa nya funktioner vid de enda nationella kontaktpunkterna är det lämpligt att föreskriva en övergångsperiod under vilken medlemsstaterna har möjlighet att behålla det gällande systemet för att registrera personer ombord på passagerarfartyg.
- (7) De framsteg som gjorts vid utvecklingen av de enda nationella kontaktpunkterna bör ligga till grund för en framtida utveckling i riktning mot en enda europeisk kontaktpunkt.
- (8) Medlemsstaterna bör uppmuntra operatörer, särskilt mindre operatörer, att använda den enda nationella kontaktpunkten. För att säkerställa överensstämmelse med proportionalitetsprincipen bör medlemsstaterna dock ha möjlighet att på särskilda villkor undanta mindre operatörer som ännu inte använder den enda nationella kontaktpunkten och som huvudsakligen trafikerar korta inrikesrutter med en restid som understiger 60 minuter från skyldigheten att rapportera antalet personer ombord via den enda nationella kontaktpunkten.
- (9) För att ta hänsyn till öarna Helgolands och Bornholms särskilda geografiska läge och till den typ av transportförbindelser som finns mellan dem och fastlandet bör Tyskland, Danmark och Sverige ges extra tid för att samla in förteckningen över personer ombord och för att, under en övergångsperiod, använda det gällande systemet för att meddela denna information.
- (10) Medlemsstaterna bör även fortsättningsvis ha möjlighet att sänka den gräns på 20 nautiska mil för registrering och rapportering av förteckningen över personer ombord. Denna rättighet inbegriper resor där passagerarfartyg som medför ett stort antal passagerare gör flera på varandra följande besök i hamnar på ett avstånd av mindre än 20 nautiska mil från varandra under en enda längre resa. I sådana fall bör medlemsstaterna få sänka gränsen på 20 nautiska mil för att göra det möjligt att registrera den information som krävs enligt detta direktiv beträffande ombordvarande passagerare som stigit ombord i den första eller i mellanliggande hamnar.
- (11) För att kunna ge anhöriga snabb och tillförlitlig information i händelse av en olycka, minska onödiga förseningar när det gäller konsulärt bistånd och andra tjänster och underlätta identifieringsförfaranden bör den meddelade informationen omfatta uppgifter om ombordvarande personers nationalitet. Förteckningen över obligatoriska uppgifter avseende resor som är längre än 20 nautiska mil bör förenklas, förtydligas och så långt som möjligt anpassas till kraven om rapportering hos den enda nationella kontaktpunkten.
- (12) Med anledning av förbättringarna i elektroniska system för dataregistrering och med beaktande av att personuppgifterna samlas in före fartygets avgång bör den fördröjning om 30 minuter som för närvarande föreskrivs i direktiv 98/41/EG minskas till 15 minuter.
- (13) Det är viktigt att varje person ombord får klara och tydliga instruktioner om vad som ska göras i en nödsituation i enlighet med internationella krav.
- (14) För att öka den rättsliga klarheten och förbättra samstämmigheten med unionslagstiftning inom området och i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG⁽¹⁾ bör ett antal föråldrade, tvetydiga och vilseledande hänvisningar uppdateras eller utgå. Definitionen av *passagerarfartyg* bör anpassas till annan unionslagstiftning på ett sätt som inte går utöver tillämpningsområdet för det här direktivet. Definitionen av *skyddat havsområde* bör ersättas med ett begrepp som anpassas till direktiv 2009/45/EG med tanke på undantagen i det här direktivet, så att närheten till sjöräddningsresurser säkerställs. Definitionen av *registreringsansvarig* bör ändras, så att den återspeglar dennes nya uppgifter, som inte längre omfattar bevarandet av uppgifter. Definitionen av *utsedd myndighet* bör omfatta behöriga myndigheter som har direkt eller indirekt tillgång till de uppgifter som krävs enligt det här direktivet. Motsvarande krav på att företagen har passagerarregistreringssystem bör utgå.

(¹) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

- (15) Detta direktiv bör inte tillämpas på fritidsfartyg. I synnerhet bör det inte tillämpas på fritidsfartyg när dessa hyrs utan besättning och därefter inte går i fraktfart i syfte att medföra passagerare.
- (16) Medlemsstaterna bör även fortsättningsvis ansvara för säkerställandet av att kraven i fråga om registrering av uppgifter enligt direktiv 98/41/EG, dvs. vad gäller registrering av uppgifter punktiligt och på ett korrekt sätt, efterlevs. För att säkerställa samstämmighet i uppgifterna bör det vara möjligt att utföra slumpvisa kontroller.
- (17) I den mån som de åtgärder som föreskrivs i direktiven 98/41/EG och 2010/65/EU innefattar behandling av personuppgifter, bör denna behandling ske i enlighet med unionsrätt om skydd av personuppgifter, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽¹⁾ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ⁽²⁾. Särskilt bör de personuppgifter som samlas in i enlighet med direktiv 98/41/EG inte behandlas eller användas för andra ändamål och inte lagras längre än vad som är nödvändigt för tillämpningen av direktiv 98/41/EG, utan att detta påverkar andra rättsliga förpliktelser i enlighet med dataskyddslagstiftning. Personuppgifter bör därför automatiskt och utan onödigt dröjsmål raderas så snart fartygets resa har avslutats utan incidenter eller, i förekommande fall, när en utredning eller ett rättsligt förfarande under efterverkningarna av en olycka eller en nödsituation har avslutats.
- (18) I överensstämmelse med unionens och medlemsstaternas dataskyddslagstiftning bör varje företag med beaktande av modern teknik och genomförandekostnaderna vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder i syfte att skydda de personuppgifter som behandlas i enlighet med detta direktiv från oavsiktlig eller olaglig förstöring, oavsiktlig förlust, ändring eller obehörigt röjande eller obehörig åtkomst.
- (19) Med hänsyn till proportionalitetsprincipen och eftersom det ligger i passagerarnas intresse att lämna korrekta uppgifter räcker de befintliga systemen för insamling av personuppgifter på grundval av passagerarnas egen deklaration för de syften som avses i direktiv 98/41/EG. Samtidigt bör systemen för elektronisk dataregistrering och kontroll av uppgifterna säkerställa att unika uppgifter registreras för varje person ombord.
- (20) För att öka insynen och underlätta medlemsstaternas anmälan om undantag och ansökan om avvikelser bör kommissionen inrätta och underhålla en databas för detta ändamål. Den bör innehålla både utkastet till de anmälda åtgärderna och de antagna versionerna. De antagna åtgärderna bör göras tillgängliga för allmänheten.
- (21) Uppgifter avseende medlemsstaternas anmälningar om undantag och ansökningar om avvikelser bör harmoniseras och samordnas efter behov för att säkerställa att sådana uppgifter används så effektivt som möjligt.
- (22) Mot bakgrund av de ändringar som fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) har medfört bör kommissionens befogenheter att genomföra direktiv 98/41/EG uppdateras på motsvarande sätt. Genomförandakter bör antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (23) I syfte att beakta utvecklingen på internationell nivå och för att öka öppenheten bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att ändringar av de internationella instrumenten om nödvändigt inte ska tillämpas vid tillämpning av detta direktiv. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EUT L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (24) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 98/41/EG senast den 22 december 2026 och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för denna utvärdering.
- (25) För att återspegla ändringarna av direktiv 98/41/EG bör uppgifter om ombordvarande personer inbegripas i den förteckning över rapporteringsformaliteter som avses i del A i bilagan till direktiv 2010/65/EU.
- (26) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater vilka inte har några kusthamnar, och vilka inte har några passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, bör sådana medlemsstater ges rätt att avvika från bestämmelserna i detta direktiv. Detta innebär att så länge detta villkor är uppfyllt är de inte skyldiga att införliva detta direktiv.
- (27) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i förordning (EG) nr 45/2001 och lämnade formella kommentarer den 9 december 2016.
- (28) Direktiven 98/41/EG och 2010/65/EU bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 98/41/EG

Direktiv 98/41/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Andra strecksatsen ska ersättas med följande:

”— *Passagerarfartyg*: fartyg eller höghastighetsfartyg som medför fler än tolv passagerare.”

b) Sjätte strecksatsen ska ersättas med följande:

”— *Registreringsansvarig*: den person som, i tillämpliga fall, av ett företag har utsetts att ansvara för att åliggandena enligt ISM-koden fullgörs eller den person som av företaget har utsetts som ansvarig för överföring av uppgifter om de personer som finns ombord på ett av företagets passagerarfartyg,”

c) Sjunde strecksatsen ska ersättas med följande:

”— *utsedd myndighet*: den behöriga myndighet i medlemsstaten som är ansvarig för sjöräddningen eller berörs av efterverkningarna av en olycka och har tillgång till de uppgifter som krävs enligt detta direktiv,”

d) Nionde strecksatsen ska utgå.

e) I tionde strecksatsen ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”— *regelbunden trafik*: en serie överfarter med passagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen”

f) Följande strecksats ska läggas till:

”— *Hamnområde*: område enligt definitionen i artikel 2 r i direktiv 2009/45/EG,”

g) Följande strecksats ska läggas till:

”— *Fritidsfartyg*: ett fartyg som inte går i fraktfart, oavsett dess framdrivningssätt.”

2. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

1. Detta direktiv ska tillämpas på passagerarfartyg med undantag av
 - örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
 - fritidsfartyg,
 - fartyg som uteslutande används i hamnområden eller på inre vattenvägar.
2. Medlemsstater vilka inte har några kusthamnar, och vilka inte har några passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, får avvika från bestämmelserna i detta direktiv, med undantag för den skyldighet som anges i andra stycket.

De medlemsstater som har för avsikt att utnyttja möjligheten till en sådan avvikelse ska meddela kommission senast den 21 december 2019 om villkoren är uppfyllda och ska därefter årligen informera kommissionen om eventuella senare ändringar. Sådana medlemsstater får inte tillåta att passagerarfartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde för deras flagg förrän de har införlivat och genomfört detta direktiv.”

3. I artikel 4 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Före passagerarfartygets avgång ska uppgift om antalet personer ombord lämnas till fartygets befälhavare och med hjälp av lämpliga tekniska medel rapporteras via den enda kontaktpunkt som inrättats i enlighet med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU (*) eller, om medlemsstaten väljer det, lämnas till den utsedda myndigheten med hjälp av det automatiska identifieringssystemet.

Under en övergångsperiod på sex år från och med den 20 december 2017 får medlemsstaterna fortsätta att tillåta att dessa uppgifter meddelas till företagets registreringsansvarige eller till ett landbaserat företagssystem som tjänar samma syfte, i stället för att kräva att de rapporteras via den enda kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten via det automatiska identifieringssystemet.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).”

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

1. Om ett passagerarfartyg avgår från en hamn i en medlemsstat i syfte att genomföra en resa där den tillryggalagda sträckan från avgångshamnen till nästa anlöpshamn överstiger 20 nautiska mil ska följande uppgifter registreras:
 - Ombordvarande personers efternamn, förnamn, kön, nationalitet, födelsedatum.
 - Uppgift om särskild vård eller hjälp som kan komma att behövas i en nödsituation, om passageraren av egen vilja lämnar dessa uppgifter.
 - Ett kontaktnummer för nödsituationer, om medlemsstaten väljer att göra detta och om passageraren av egen vilja lämnar dessa uppgifter.
2. Uppgifter enligt punkt 1 ska insamlas före passagerarfartygets avgång och rapporteras via den enda kontaktpunkt som inrättats i enlighet med artikel 5 i direktiv 2010/65/EU vid passagerarfartygets avgång, dock under inga omständigheter senare än 15 minuter efter dess avgång.
3. Under en övergångsperiod på sex år från och med den 20 december 2017 får medlemsstaterna fortsätta tillåta att dessa uppgifter meddelas till företagets registreringsansvarige eller till ett landbaserat företagssystem som har samma funktion, i stället för att kräva att de rapporteras via den enda kontaktpunkten.
4. Utan att det påverkar andra rättsliga förpliktelser som är förenliga med unionens och medlemsstaternas dataskyddslagstiftning får personuppgifter som samlas in i enlighet med detta direktiv inte behandlas och användas för andra ändamål. Sådana personuppgifter ska alltid behandlas i enlighet med unionsrätt om dataskydd och integritetsskydd och ska raderas automatiskt och utan onödigt dröjsmål så snart de inte längre behövs.”

5. I artikel 6 ska punkt 2 ersättas med följande:

"2. Varje medlemsstat ska för varje passagerarfartyg som för tredjelands flagg, och som avgår från en hamn utanför unionen för att anlöpa en hamn i den medlemsstaten kräva av företaget att det säkerställer att de uppgifter som avses i artiklarna 4.1 och 5.1 tillhandahålls i enlighet med artiklarna 4.2 och 5.2."

6. Artikel 8 ska ersättas med följande:

"Artikel 8

1. Varje företag som påtar sig ansvaret för driften av passagerarfartyg ska, om så krävs enligt artiklarna 4 och 5 i detta direktiv, utse en registreringsansvarig som ska ansvara för rapporteringen av de uppgifter som avses i de bestämmelserna via den enda kontaktpunkt som har upprättats enligt artikel 5 i direktiv 2010/65/EU eller till den utsedda myndigheten via det automatiska identifieringssystemet.

2. Personuppgifter som insamlas i enlighet med artikel 5 i detta direktiv ska inte bevaras av företaget längre än vad som är nödvändigt för tillämpningen av detta direktiv och under alla omständigheter endast tills den berörda fartygsresan säkert har slutförts och uppgifterna har rapporterats via den enda kontaktpunkt som inrättats enligt artikel 5 i direktiv 2010/65/EU. Utan att det påverkar andra specifika rättsliga förpliktelser enligt unionsrätten eller nationell rätt, inbegripet för statistiska ändamål, ska uppgifterna, när de inte längre behövs för detta ändamål, raderas automatiskt och utan onödigt dröjsmål.

3. Varje företag ska säkerställa att uppgifter om passagerare som har angett att de behöver särskild vård eller hjälp i nödsituationer registreras på vederbörligt sätt och meddelas befälhavaren före passagerarfartygets avgång."

7. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

— Led a ska utgå.

— Leden b och c ska ersättas med följande:

"2. En medlemsstat från vars hamn ett passagerarfartyg avgår får undanta detta från skyldigheten att rapportera antalet personer ombord via den enda kontaktpunkt som inrättats enligt artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, förutsatt att det berörda fartyget inte är ett höghastighetsfartyg, att det är i drift i regelbunden trafik med en restid som understiger en timme mellan hamnbesöken uteslutande i fartområde D fastställt enligt artikel 4 i direktiv 2009/45/EG och att närheten till sjöräddningsresurser är säkerställd i det fartområdet.

En medlemsstat får undanta passagerarfartyg som går i trafik mellan två hamnar eller från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök från skyldigheterna enligt artikel 5 i detta direktiv, förutsatt att det berörda fartyget uteslutande trafikerar fartområde D fastställt enligt artikel 4 i direktiv 2009/45/EG och att närheten till sjöräddningsresurser är säkerställd i det fartområdet."

— Följande stycke ska läggas till:

"Med avvikelse från artikel 5.2 och utan att det påverkar den övergångsperiod som anges i artikel 5.3 ska följande medlemsstater ha rätt att tillämpa följande undantag:

i) Tyskland får förlänga perioderna för den insamling och rapportering av uppgifter som avses i artikel 5.1 till en timme efter avgång för passagerarfartyg från och till ön Helgoland.

ii) Danmark och Sverige får förlänga perioderna för den insamling och rapportering av uppgifter som avses i artikel 5.1 till en timme efter avgång för passagerarfartyg från och till ön Bornholm."

b) I punkt 3 ska leden a och b ersättas med följande:

"a) Medlemsstaten ska utan dröjsmål till kommissionen anmäla sitt beslut att bevilja undantag från skyldigheterna enligt artikel 5 och ange sakliga skäl för detta. Anmälan ska ske genom en databas som upprättats och underhålls av kommissionen för det ändamålet och till vilken kommissionen och medlemsstaterna ska ha tillgång. Kommissionen ska göra de antagna åtgärderna tillgängliga på en webbplats som är tillgänglig för allmänheten.

b) Om kommissionen inom sex månader från anmälan anser att undantaget inte är berättigat eller att det kan snedvrída konkurrensen, får kommissionen anta genomförandeakter som kräver att medlemsstaten ändrar eller drar tillbaka sitt beslut. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”

c) I punkt 4 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Begäran ska lämnas in till kommissionen genom den databas som avses i punkt 3. Om kommissionen inom sex månader från begäran anser att avvikelserna inte är berättigade eller att den kan snedvrída konkurrensen, får kommissionen anta genomförandeakter som kräver att medlemsstaten ändrar eller avhåller sig från att anta det föreslagna beslutet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”

8. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att företagen har rutiner för uppgiftsregistrering som garanterar att de uppgifter som krävs enligt detta direktiv rapporteras punktligt och på ett korrekt sätt.

2. Varje medlemsstat ska utse den myndighet som kommer att ha tillgång till de uppgifter som krävs enligt detta direktiv. Medlemsstaterna ska säkerställa att den utsedda myndigheten i händelse av en nödsituation eller under efterverkningarna av en olycka har omedelbar tillgång till de uppgifter som krävs enligt detta direktiv.

3. Personuppgifter som insamlas i enlighet med artikel 5 får inte bevaras av medlemsstaterna längre än vad som är nödvändigt för tillämpningen av detta direktiv, och under inga omständigheter längre än

a) fram till dess att den berörda fartygsresan säkert har slutförts, dock inte längre än 60 dagar efter fartygets avgång, eller

b) i händelse av en nödsituation eller under efterverkningarna av en olycka, fram till dess att en eventuell utredning eller rättsliga förfaranden har slutförts.

4. Utan att det påverkar andra specifika rättsliga förpliktelser enligt unionsrätt eller nationell rätt, inbegripet förpliktelser för statistiska ändamål, ska uppgifterna, när de inte längre behövs för tillämpningen av detta direktiv, raderas automatiskt och utan onödigt dröjsmål.”

9. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

1. Vid tillämpningen av detta direktiv ska de erforderliga uppgifterna samlas in och registreras på ett sätt som innebär att inga onödiga förseningar uppstår för passagerare vid ombordstigning eller landstigning.

2. Det ska undvikas att uppgiftsinsamling sker flera gånger på samma eller liknande rutter.”

10. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11a

1. Behandling av personuppgifter enligt detta direktiv ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*).

2. När unionens institutioner och organ behandlar personuppgifter enligt detta direktiv, t.ex. inom ramen för den enda kontaktpunkten och SafeSeaNet, ska de göra det i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 (**).

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).”

11. Artikel 12 ska ersättas med följande:

"Artikel 12

1. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat i en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot sjösäkerheten eller oförenlighet med unionens sjöfartslagstiftning, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a om ändring av detta direktiv i syfte att en ändring av de internationella instrument som avses i artikel 2 inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv.

2. Dessa delegerade akter ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade dagen för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av en sådan delegerad akt ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i den nationella lagstiftningen eller att tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga."

12. Följande artikel ska införas:

"Artikel 12a

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i den här artikeln.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med den 20 december 2017. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på sju år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt, ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ."

13. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*) tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

b) Punkt 3 ska utgå.

14. Följande artikel ska införas:

"Artikel 14a

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den 22 december 2026.

Kommissionen ska senast den 22 december 2022 till Europaparlamentet och rådet lämna en interimrapport om genomförandet av detta direktiv."

Artikel 2

Ändringar av bilagan till direktiv 2010/65/EU

I del A i bilagan till direktiv 2010/65/EU ska följande punkt läggas till:

"7. Information om personer ombord

Artiklarna 4.2 och 5.2 i rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35)."

Artikel 3

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 21 december 2019 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 21 december 2019.

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 rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Ikraftträdande

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

Artikel 5

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 15 november 2017.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

M. MAASIKAS

Ordförande

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)¹² dels att 5 kap. 11–15 §§ och 6 kap. 6 och 8 §§ ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 3 §, 4 kap. 12 §, 5 kap. 4 och 9 §§, 6 kap. 3, 7, 11 och 13 §§, 7 kap. 2 och 6 §§ och 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §¹³

Med passagerarfartyg avses i denna lag fartyg som medför fler än tolv passagerare.

Som passagerare räknas varje person ombord utom

1. befälhavaren,
2. övriga ombordanställda,
3. andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget,
4. bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka,
5. personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och
6. barn som inte har fyllt ett år.

Med ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och reguljär trafik med sådana fartyg avses detsamma som sägs i artikel 2 i 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, senast ändrat

¹¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

¹² Senaste lydelse av 6 kap. 6 § 2008:1378.

¹³ Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2110**av den 15 november 2017****om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Unionsrätten om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik härrör från 1999. Det är nu nödvändigt att uppdatera denna för att ta hänsyn till de framsteg som gjorts vid genomförandet av det system för hamnstatskontroll som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG ⁽³⁾ samt till erfarenheterna under tillämpningen av samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (nedan kallat *Paris MOU*), som undertecknades i Paris den 26 januari 1982.
- (2) Kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) visar att unionens rättsliga ramar för säkerheten på passagerarfartyg har resulterat i en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom unionen. Den visar också att det, som en följd av hur unionsrätten om passagerares säkerhet har utvecklats med tiden som svar på olika behov och situationer, finns viss grad av överlappning och dubbelreglering som kan och bör strömlinjeformas och förenklas för att minska fartygsägarnas administrativa börda och rationalisera de insatser som åligger medlemsstaternas sjöfartsadministrationer.
- (3) De flesta medlemsstater kombinerar redan, när det är möjligt, obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg med andra typer av besiktningar och inspektioner, nämligen flaggstatsbesiktningar och hamnstatskontrollinspektioner. För att ytterligare minska inspektionsinsatsen och maximera den tid under vilken fartyget kan utnyttjas kommersiellt, samtidigt som höga säkerhetsstandarder även fortsättningsvis säkerställs, bör fartyg som omfattas av hamnstatskontrollinspektioner därför överföras så att de omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG. Det här direktivets tillämpningsområde bör begränsas till ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan hamnar i en medlemsstat eller mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg. Vad gäller ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland bör direktiv 2009/16/EG gälla i de fall där fartyget inte för den berörda medlemsstatens flagg.
- (4) Begreppet *världstat* infördes genom rådets direktiv 1999/35/EG ⁽⁴⁾ för att underlätta samarbetet med tredjeländer före unionens utvidgning 2004. Detta begrepp är inte längre relevant och bör därför tas bort.

⁽¹⁾ EUT C 34, 2.2.2017, s. 176.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 oktober 2017 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2017.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽⁴⁾ 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 (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

- (5) I direktiv 1999/35/EG föreskrevs att värdstaterna var skyldiga att utföra en särskild besiktning och en besiktning under en reguljär resa en gång inom varje tolv månadersperiod. Även om detta krav syftade till att säkerställa att dessa två besiktningar utförs med ett tillräckligt långt intervall har kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med Refit-programmet visat att detta inte alltid är fallet. För att göra inspektionssystemet tydligare och för att säkerställa en harmoniserad inspektionsram som säkerställer en hög säkerhetsnivå, samtidigt som de gemensamma behoven för passagerartjänsterna beaktas, bör det klargöras att de två årliga inspektionerna bör genomföras med regelbundna, cirka sex månader långa, intervall. Om fartyget är i trafik bör de på varandra följande inspektionerna genomföras med minst fyra månaders och högst åtta månaders mellanrum.
- (6) I direktiv 1999/35/EG hänvisas till *besiktningar* och inte till *inspektioner*. Ordet besiktning används i internationella konventioner för att ange flaggstaternas skyldighet att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer och att utfärda eller, i förekommande fall, förnya certifikat. Det särskilda inspektionssystemet för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik kan dock inte anses vara en besiktning och de relevanta inspektionsformulären är inte, och kan inte anses vara, sjövärdighetscertifikat. Därför bör ordet *besiktning* ersättas med *inspektion* när det gäller sådana särskilda besiktningar som för närvarande föreskrivs i direktiv 1999/35/EG.
- (7) Med tanke på ro-ro-passagerarfartygens och höghastighetspassagerarfartygens särskilda riskprofil bör regelbundna inspektioner av dessa fartyg prioriteras. Varje inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG bör inbegripas i det totala antal årliga inspektioner som genomförs av varje medlemsstat.
- (8) Kostnader som har samband med inspektioner som leder till att fartyg blir föremål för förbud mot resa bör betalas av företaget.
- (9) I syfte att beakta utvecklingen på internationell nivå och tidigare erfarenheter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att ändringar av de internationella instrumenten inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv, om nödvändigt, och med avseende på uppdatering av de tekniska kraven. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (10) Direktiv 2009/16/EG bör ändras för att säkerställa att inspektionerna av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg bibehåller nuvarande innehåll och frekvens. Särskilda bestämmelser för inspektioner och kontroller av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som kan bli föremål för hamnstatskontroll bör därför införas i direktiv 2009/16/EG.
- (11) När inspektioner genomförs enligt direktiv 2009/16/EG bör alla tänkbara ansträngningar göras för att undvika att ett fartyg kvarhålls eller försenas i onödan.
- (12) Det är viktigt att arbets- och levnadsförhållanden ombord liksom besättningens utbildning och kvalifikationer beaktas, eftersom hälso- och säkerhetsaspekter och sociala aspekter är nära sammanflätade.
- (13) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av detta direktiv senast sju år efter fristen för införlivande av detta direktiv och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.
- (14) För att inte lägga en opropotionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater bör en *de minimis*-regel ges sådana medlemsstater rätt att avvika från bestämmelserna i detta direktiv, vilket innebär att dessa medlemsstater inte är skyldiga att införliva detta direktiv så länge de uppfyller vissa kriterier.
- (15) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, mot bakgrund av den inre marknadens betydelse när det gäller passagerartransporter till sjöss och av att driften av sådana fartyg

⁽¹⁾ EUTL 123, 12.5.2016, s. 1.

inom unionen och på internationell nivå är av gränsöverskridande art, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå genom att man fastställer en gemensam säkerhetsnivå och undviker att konkurrensen snedvrids, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (16) För att öka den rättsliga klarheten och enhetligheten och med tanke på antalet ändringar bör direktiv 1999/35/EG upphävas och direktiv 2009/16/EG ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i drift
 - a) i reguljär trafik mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg, eller
 - b) i reguljär trafik på inrikes resor i fartområden som fartyg i klass A får trafikera i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG ⁽¹⁾.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av direktiv 2009/16/EG.
3. Medlemsstaterna får tillämpa detta direktiv på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i drift i reguljär trafik på inrikes resor i andra fartområden än de som avses i punkt 1 b.
4. Medlemsstaterna får avvika från bestämmelserna i detta direktiv, med undantag för den skyldighet som fastställs i andra stycket, om de inte har några kusthamnar och kan verifiera 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 passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av detta direktiv.

Medlemsstater utan kusthamnar ska senast den 21 december 2019 meddela kommissionen det totala antalet fartyg och antalet ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som anlöper deras hamnar under den treårsperiod som avses i första stycket och ska varje år därefter informera kommissionen om senare ändringar i ovan nämnda siffror.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
2. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i Solas 74, vilket medför fler än tolv passagerare.
3. *Solas 74*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, inbegripet därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

4. *koden för höghastighetsfartyg*: Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) av den 20 maj 1994 eller Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 i IMO:s resolution MSC.97(73) från december 2000, i gällande version.
5. *HSSC*: IMO:s riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktningar och certifiering, i gällande version.
6. *reguljär trafik*: en serie överfarter med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen
 - a) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - b) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
7. *fartområde*: ett fartområde eller en rutt som har fastställts i enlighet med artikel 4 i direktiv 2009/45/EG.
8. *certifikat*:
 - a) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på internationella resor, de säkerhetscertifikat som utfärdats i enlighet med Solas 74 respektive koden för höghastighetsfartyg, tillsammans med relevanta bifogade förteckningar över utrustning,
 - b) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor, de säkerhetscertifikat som utfärdats i enlighet med direktiv 2009/45/EG, tillsammans med relevanta bifogade förteckningar över utrustning.
9. *flaggstatens administration*: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget har rätt att föra.
10. *inrikes resa*: en resa i fartområden från en medlemsstats hamn till samma eller en annan hamn i den medlemsstaten.
11. *företag*: den organisation eller person som har åtagit sig att överta alla de skyldigheter och allt det ansvar som föreskrivs i Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden) i gällande version eller, i fall då kapitel IX i Solas 74 inte är tillämpligt, ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets ägare eller någon annan organisation eller person, till exempel redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets drift.
12. *inspektör*: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är vederbörligen godkänd av en medlemsstats behöriga myndighet för att utföra de inspektioner som föreskrivs i detta direktiv, som är ansvarig inför den behöriga myndigheten och som uppfyller de minimikriterier som anges i bilaga XI till direktiv 2009/16/EG.
13. *medlemsstatens behöriga myndighet*: den myndighet som har utsetts av medlemsstaten enligt detta direktiv och som ansvarar för att utföra de uppgifter som den tilldelats genom detta direktiv.

Artikel 3

Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik

1. Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg tas i drift i reguljär trafik som omfattas av detta direktiv ska medlemsstaternas behöriga myndigheter genomföra en inspektion som omfattar
 - a) kontroll av att de krav som fastställs i bilaga I är uppfyllda, och
 - b) en inspektion i enlighet med bilaga II för att förvissa sig om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetsfartyget uppfyller de nödvändiga kraven för att reguljär trafik ska kunna bedrivas på ett säkert sätt.
2. Inspektionen innan ett fartyg sätts i reguljär trafik ska utföras av en inspektör.
3. På begäran av en medlemsstat ska företagen i förväg styrka att kraven i bilaga I är uppfyllda, dock tidigast en månad före inspektionen innan fartyget sätts i reguljär trafik.

Artikel 4

Undantag från kravet på inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik

1. Vid inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik får en medlemsstat besluta att inte tillämpa vissa krav eller förfaranden i bilagorna I och II som är relevanta för en årlig flaggstatsbesiktning eller inspektion som genomförts under de senaste sex månaderna, förutsatt att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål har följts. Medlemsstaterna ska överföra relevant information till inspektionsdatabasen i enlighet med artikel 10.
2. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg ska börja användas i reguljär trafik får medlemsstaten ta hänsyn till inspektioner och besiktningar av det ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget som utförts med avseende på drift i annan reguljär trafik som omfattas av detta direktiv. Under förutsättning att medlemsstaten är tillfreds med dessa tidigare inspektioner och besiktningar och är förvissad om att de är relevanta för de nya driftsförhållandena, behöver inte de inspektioner som föreskrivs i artikel 3.1 tillämpas innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget tas i drift i den nya reguljära trafiken.
3. På ett företags begäran får medlemsstaterna i förväg bekräfta att de delar uppfattningen att tidigare inspektioner och besiktningar är relevanta för de nya driftsförhållandena.
4. Om det, på grund av oförutsedda omständigheter, föreligger ett akut behov av att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken, och punkt 2 inte är tillämplig, får medlemsstaten tillåta att ro-ro-passagerarfartyget tas i drift under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
 - a) En okulärinspektion och en dokumentkontroll inger inga farhågor om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte uppfyller de nödvändiga kraven för säker drift.
 - b) Medlemsstaten slutför den inspektion innan fartyget sätts i reguljär trafik som föreskrivs i artikel 3.1 inom en månad.

Artikel 5

Regelbundna inspektioner

1. Medlemsstaterna ska en gång per tolv månadersperiod utföra
 - a) en inspektion i enlighet med bilaga II, och
 - b) en inspektion under reguljär trafik som utförs tidigast fyra månader och senast åtta månader efter den inspektion som avses i led a och som omfattar de punkter som förtecknas i bilaga III samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II för att det, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.

En inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik enligt artikel 3 ska betraktas som en inspektion vid tillämpningen av led a.

2. Den inspektion som avses i punkt 1 a får, om medlemsstaten så väljer, genomföras samtidigt eller i samband med den årliga flaggstatsbesiktningen under förutsättning att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål följs.
3. Medlemsstaterna ska utföra en inspektion i enlighet med bilaga II varje gång ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget genomgår reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende, eller vid förändringar i driftsledning eller vid överföring till ny klass. Vid förändringar i driftsledning eller vid överföring till ny klass får dock medlemsstaterna, efter att ha tagit hänsyn till tidigare inspektioner av ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget och under förutsättning att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartygets säkra drift inte påverkas av förändringen eller överföringen, undanta ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget från den inspektion som krävs enligt första meningen i denna punkt.

*Artikel 6***Inspektionsrapport**

1. När en inspektion utförd i enlighet med detta direktiv har slutförts, ska inspektören sammanställa en rapport i enlighet med bilaga IX till direktiv 2009/16/EG.
2. Informationen i rapporten ska registreras i den inspektionsdatabas som föreskrivs i artikel 10. En kopia av inspektionsrapporten ska också lämnas till befälhavaren.

*Artikel 7***Åtgärdande av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla brister som bekräftats eller upptäckts under en inspektion genomförd i enlighet med detta direktiv åtgärdas.
2. Om bristerna innebär otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv, för ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget eller för dess besättning och passagerare, ska medlemsstatens behöriga myndighet säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget blir föremål för ett förbud mot resa. En kopia av förbudet ska lämnas till befälhavaren.
3. Förbudet mot resa får inte hävas förrän bristen har åtgärdats och faran har avlägsnats på ett sätt som medlemsstatens behöriga myndighet finner tillfredsställande eller förrän medlemsstatens behöriga myndighet har fastställt att fartyget, med förbehåll för nödvändiga villkor, kan gå till sjöss eller återuppta driften utan fara för passagerarnas eller besättningens säkerhet och hälsa, eller fara för ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget eller andra fartyg.
4. Om en sådan brist som avses i punkt 2 inte enkelt kan åtgärdas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan åtgärdas.
5. I undantagsfall, om ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets allmänna skick är uppenbart undermåligt, får medlemsstatens behöriga myndighet göra ett uppehåll i inspektionen av fartyget tills företaget vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte längre utgör en otvetydig fara för säkerhet eller hälsa eller inte längre utgör en omedelbar fara för besättningens och passagerarnas liv eller för att säkerställa att det uppfyller relevanta krav i tillämpliga internationella konventioner.
6. Om en medlemsstats behöriga myndighet gör ett uppehåll i inspektionen i enlighet med punkt 5, ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget automatiskt bli föremål för ett förbud mot resa. Förbudet mot resa ska hävas när inspektionen har återupptagits och avslutats med godkänt resultat och när de villkor som anges i punkt 3 i denna artikel och i artikel 9.2 har uppfyllts.
7. Medlemsstatens behöriga myndighet får tillåta att ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för ett förbud mot resa flyttas från en del av hamnen till en annan om det behövs för att undvika trängsel i hamnen och om det kan ske utan fara. Risker för trängsel i hamnen ska dock inte beaktas vid beslut om huruvida ett förbud mot resa ska utfärdas eller upphävas. Hamnmyndigheter eller hamnorgan ska se till att det finns utrymme för sådana fartyg.

*Artikel 8***Rätt att överklaga**

1. Företaget ska ha rätt att överklaga ett förbud mot resa som utfärdats av medlemsstatens behöriga myndighet. Ett överklagande ska inte hindra att förbudet mot resa verkställs, såvida inte interimistiska åtgärder beviljas i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna ska inrätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning.
2. Medlemsstatens behöriga myndighet ska underrätta befälhavaren på ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för ett förbud mot resa om rätten att överklaga och om tillämpliga förfaranden. Om ett överklagande leder till att ett förbud mot resa upphävs eller ändras ska medlemsstaterna säkerställa att den inspektionsdatabas som föreskrivs i artikel 10 utan dröjsmål ändras i enlighet med detta.

*Artikel 9***Kostnader**

1. Om de inspektioner som avses i artiklarna 3 och 5 bekräftar eller avslöjar brister som föranleder ett förbud mot resa ska alla kostnader som har samband med inspektionerna täckas av företaget.
2. Förbudet mot resa ska inte upphävas förrän full betalning skett eller en tillfredsställande säkerhet ställts för ersättning av kostnaderna.

*Artikel 10***Inspektionsdatabas**

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en inspektionsdatabas som alla medlemsstater ska vara anslutna till och som ska innehålla all information som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv. Denna databas kommer att vara baserad på den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG och ska ha liknande funktioner som den databasen.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att informationen om inspektioner utförda i enlighet med detta direktiv, inbegripet information om brister och förbud mot resa, utan dröjsmål överförs till inspektionsdatabasen så snart som inspektionsrapporten har färdigställts eller förbudet mot resa har upphävts. Avseende de närmare uppgifterna i informationen, ska bestämmelserna i bilaga XIII till direktiv 2009/16/EG gälla i tillämpliga delar.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som överförs till inspektionsdatabasen granskas inom 72 timmar inför senare offentliggörande.
4. Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen gör det möjligt att samla in alla relevanta uppgifter om genomförandet av detta direktiv på grundval av de uppgifter om inspektioner som tillhandahållits av medlemsstaterna.
5. Medlemsstaterna ska ha tillgång till all information som registreras i inspektionsdatabasen och som är relevant för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv och i direktiv 2009/16/EG.

*Artikel 11***Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Artikel 12***Ändringsförfarande**

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på att ändra bilagorna till detta direktiv för att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå, särskilt inom IMO, samt för att förbättra de tekniska specifikationerna i bilagorna på grundval av tidigare erfarenheter.
2. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat i en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot sjösäkerhet, hälsa, boende- eller arbetsförhållanden ombord eller den marina miljön eller för att undvika oförenlighet med unionens sjöfartslagstiftning, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på att ändra detta direktiv i syfte att en ändring av de internationella instrument som avses i artikel 2 inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv.

Dessa delegerade akter ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade dagen för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av en sådan delegerad akt ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga.

Artikel 13

Utövande av delegeringen

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med den 20 december 2017. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på sju år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 14

Ändringar av direktiv 2009/16/EG

Direktiv 2009/16/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande led läggas till:

- ”25. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
26. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i Solas 74, vilket medför fler än tolv passagerare.
27. *reguljär trafik*: en serie överfarter med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen
 - i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - ii) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.”

2. I artikel 3.1 ska följande stycke läggas till:

”Detta direktiv ska också gälla inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som utförs utanför en hamn eller på annan plats än en ankarplats under reguljär trafik i enlighet med artikel 14a.”

3. I artikel 13 ska inledningen ersättas med följande:

”Medlemsstaterna ska säkerställa att fartyg som väljs ut för inspektion i enlighet med artikel 12 eller 14a underkastas en inledande inspektion eller en mer ingående inspektion enligt följande:”

4. Följande artikel ska införas:

”Artikel 14a

Inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

1. Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i drift i reguljär trafik kan bli föremål för inspektioner i enlighet med den tidsram och de övriga krav som anges i bilaga XVII.

2. När medlemsstaterna planerar inspektioner av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska de ta vederbörlig hänsyn till ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets drifts- och underhållsschema.

3. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg har varit föremål för en inspektion i enlighet med bilaga XVII ska en sådan inspektion registreras i inspektionsdatabasen och beaktas vid tillämpningen av artiklarna 10, 11 och 12 samt vid beräkning av fullgörandet av varje medlemsstats inspektionsplikt. Den ska inbegripas i det totala antalet årliga inspektioner som utförs av varje medlemsstat, enligt vad som föreskrivs i artikel 5.

4. Artiklarna 9.1, 11 a och 14 ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som inspekterats i enlighet med denna artikel.

5. Den behöriga myndigheten ska säkerställa att ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som underkastats en tilläggsinspektion i enlighet med artikel 11 b väljs ut för inspektion i enlighet med del II 3A c och del II 3B c i bilaga I. Inspektioner som utförs i enlighet med denna punkt ska inte påverka det inspektionsintervall som föreskrivs i punkt 2 i bilaga XVII.

6. Inspektören från hamnstatens behöriga myndighet får vid en inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg samtycka till att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat medföljer som observatör. Om fartyget för en medlemsstat flagg ska hamnstaten, på begäran, bjuda in en representant för flaggstaten att medfölja som observatör under inspektionen.”

5. Artikel 15.3 ska utgå.

6. Artikel 16.1 ska ersättas med följande:

”1. En medlemsstat ska förbjuda tillträde till sina hamnar och ankarplatser för varje fartyg som

— är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den svarta listan, som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år, och som har kvarhållits 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

— är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den grå listan, som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år, och som har kvarhållits 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.

Första stycket ska inte tillämpas i de situationer som beskrivs i artikel 21.6.

Tillträdesförbudet ska vara tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhållits för tredje gången och där ett tillträdesförbud har utfärdats.”

7. Följande bilaga ska läggas till:

”BILAGA XVII

Inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik

1.1 Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg tas i drift i reguljär trafik som omfattas av detta direktiv ska medlemsstaterna utföra en inspektion i enlighet med artikel 3.1 i direktiv (EU) 2017/2110 (*) för att säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget uppfyller de nödvändiga kraven för att reguljär trafik ska kunna bedrivas på ett säkert sätt.

- 1.2 När ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska börja användas i reguljär trafik får den berörda medlemsstaten ta hänsyn till inspektioner som en annan medlemsstat utfört under de senaste åtta månaderna av det ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget med avseende på drift i annan reguljär trafik som omfattas av detta direktiv, under förutsättning att medlemsstaten i varje enskilt fall är förvissad om att de tidigare inspektionerna är relevanta för de nya driftförhållandena och att de nödvändiga kraven för säkert bedrivande av reguljär trafik var uppfyllda vid dessa inspektioner. De inspektioner som föreskrivs i punkt 1.1 behöver inte tillämpas innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget tas i drift i den nya reguljära trafiken.
- 1.3 Om det, på grund av oförutsedda omständigheter, föreligger ett akut behov av att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken, och punkt 1.2 inte är tillämplig, får medlemsstaten tillåta att fartyget tas i drift under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
- En okulärinspektion och en dokumentkontroll inger inga farhågor om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte uppfyller de nödvändiga kraven för säker drift.
 - Medlemsstaten slutför den inspektion som föreskrivs i artikel 3.1 i direktiv (EU) 2017/2110 inom en månad.
2. Medlemsstaterna ska en gång per år, men tidigast fyra månader och senast åtta månader efter den föregående inspektionen, utföra
- en inspektion som inbegriper kraven i bilaga II till direktiv (EU) 2017/2110 och i kommissionens förordning (EU) nr 428/2010 (**), beroende på vad som är tillämpligt, och
 - en inspektion under reguljär trafik. Denna inspektion ska omfatta de punkter som förtecknas i bilaga III till direktiv (EU) 2017/2110 samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II till direktiv (EU) 2017/2110 för att det, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.
3. Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg inte har inspekterats i enlighet med punkt 2 ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget anses vara ett fartyg av prioritet I.
4. En inspektion enligt punkt 1.1 ska betraktas som en inspektion i enlighet med punkt 2 a i denna bilaga.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

(**) Kommissionens förordning (EU) nr 428/2010 av den 20 maj 2010 om genomförande av artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG vad gäller utökade fartygsinspektioner (EUT L 125, 21.5.2010, s. 2)."

Artikel 15

Upphävande

Direktiv 1999/35/EG ska upphöra att gälla.

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

Artikel 16

Översyn

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den 21 december 2026.

*Artikel 17***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 21 december 2019 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 21 december 2019.

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 rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 18***Ikraftträdande**

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

*Artikel 19***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 15 november 2017.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

M. MAASIKAS

Ordförande

BILAGA I

SÄRSKILDA KRAV FÖR FARTYG I REGULJÄR TRAFIK**(som avses i artiklarna 3 och 5)**

Följande ska kontrolleras:

1. Att befälhavaren innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget lägger ut förses med lämplig information om tillgängligheten av landbaserade trafikledningssystem och andra informationssystem som kan hjälpa honom eller henne att framföra fartyget på ett säkert sätt, och att han eller hon använder de trafiklednings- och informationssystem som medlemsstaterna har upprättat.
 2. Att de tillämpliga bestämmelserna i punkterna 2–6 i MSC/Cirkulär 699 av den 17 juli 1995 (reviderade riktlinjer för säkerhetsinstruktioner till passagerare) tillämpas.
 3. Att en plan över arbetsfördelningen ombord finns anslagen på en lättillgänglig plats och innehåller
 - a) schemat för tjänstgöring till sjöss och tjänstgöring i hamn, och
 - b) det högsta antal arbetstimmar och det lägsta antal vilotimmar som föreskrivs för vaktgående.
 4. Att befälhavaren inte är förhindrad att fatta sådana beslut som enligt hans eller hennes yrkesmässiga bedömning är nödvändiga för säker navigering och säker drift, särskilt vid hårt väder och i grov sjö.
 5. Att befälhavaren registrerar navigeringsåtgärder och tillbud som har betydelse för en säker navigering.
 6. Att all skada på, eller permanent deformation av portar i skrovet och omgivande bordläggningssplåt som kan påverka ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets styrka, och varje brist i säkringsanordningarna för sådana portar, omgående rapporteras till både flaggstatens administration och hamnstaten och omgående repareras till deras belåtenhet.
 7. Att en aktuell färdplan finns tillgänglig innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget avgår på sin resa och att, vid utarbetandet av färdplanen, de riktlinjer som fastställs i IMO:s generalforsamlings resolution A.893(21) av den 25 november 1999 (riktlinjer för färdplanering) beaktas fullt ut.
 8. Att allmän information om de tjänster och den hjälp som finns tillgänglig ombord för äldre och personer med funktionsnedsättning går ut till passagerarna och görs tillgänglig i format som är lämpliga för personer med nedsatt syn.
-

BILAGA II

INSPEKTIONSFÖRFARANDEN

(som avses i artiklarna 3 och 5)

1. Inspektionerna ska säkerställa att föreskrivna krav som utfärdats av flaggstaten eller på dess vägnar, särskilt de som gäller för konstruktion, indelning och stabilitet, maskiner och elektriska anläggningar, lastning och stabilitet, brandskydd, högsta antal passagerare, livräddningsutrustning och transport av farligt gods, radiokommunikationer och navigering, är uppfyllda. Inspektionerna ska för detta ändamål omfatta
 - start av nödgenerator,
 - en inspektion av nödbelysning,
 - en inspektion av nödkraftkälla för radioinstallationer,
 - ett test av allmänna högtalarsystem,
 - en brandövning, inbegripet en demonstration av förmågan att använda skyddsutrustning avsedd för brandmän,
 - funktionskontroll av nödbrandpump med två brandslangar anslutna till den huvudbrandledning som är i drift,
 - test av fjärrmanövrerade nödstoppсанordningar för bränsletillförsel till pannor, huvud- och hjälpmaskiner och för ventilationsfläktar,
 - test av fjärrmanövrerade och lokala kontrollanordningar för stängning av brandspjäll,
 - test av branddetekterings- och brandlarmsystem,
 - test av branddörrarnas stängningsfunktioner,
 - funktionskontroll av läns-pumpar,
 - stängning av vattentäta skottdörrar, både från de lokala och de fjärrmanövrerade kontrollpositionerna,
 - demonstration som visar att nyckelpersoner inom besättningen är förtrogna med skadekontrollplanen,
 - sjösättning av minst en beredskapsbåt och en livbåt, start och test av deras framdrivnings- och styrsystem, och ombordtagning till den plats ombord där de är stuvade,
 - kontroll av att alla livbåtar och beredskapsbåtar är i överensstämmelse med inventarieförteckningen,
 - test av fartygets styrinrättning och reservstyrinrättning.
2. Inspektionerna ska vara inriktade på besättningsmedlemmarnas förtrogenhet med och effektivitet i samband med säkerhetsförfaranden, förfaranden vid nödsituationer, underhåll, arbetsförfaranden, passagerarsäkerhet, förfaranden på bryggan samt hantering av last och fordon. Sjöfolks förmåga att förstå och, i tillämpliga fall, ge order och instruktioner och rapportera tillbaka på det gemensamma arbetsspråket, som antecknats i fartygets skeppsdagbok, ska kontrolleras. Dokumenterade bevis på att besättningsmedlemmar framgångsrikt har fullföljt en särskild utbildning ska kontrolleras, särskilt när det gäller
 - utbildning i kontroll av folkmassor,
 - utbildning i fartygskänedom,
 - säkerhetsutbildning för personal som i fråga om säkerhet direkt bistår passagerare i passagerarutrymmen, särskilt äldre och personer med funktionsnedsättning i en nödsituation, och
 - utbildning i krishantering och mänskligt beteende.Inspektionen ska inbegripa en bedömning av huruvida tjänstgöringsmönster ger upphov till orimlig utmattning, särskilt för vaktgående personal.
3. Behörighetsbevis för besättningsmedlemmar som tjänstgör ombord på fartyg som omfattas av detta direktiv ska uppfylla bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 323, 3.12.2008, s. 33).

BILAGA III

FÖRFARANDE FÖR INSPEKTIONER UNDER REGULJÄR TRAFIK

(som avses i artikel 5)

Vid inspektioner under reguljär trafik ska följande kontrolleras:

1. Passagerarinformation

Att det antal passagerare för vilket ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget (nedan kallat *fartyget*) är certifierat inte överskrids och att registreringen av passageraruppgifter är förenlig med rådets direktiv 98/41/EG⁽¹⁾. Det sätt på vilket befälhavaren informeras om det totala antalet passagerare och, om det är lämpligt, hur passagerare som reser tur-och-retur utan att gå i land inkluderas i det totala antalet passagerare för returreisan.

2. Lastnings- och stabilitetsinformation

Att, i tillämpliga fall, funktionssäker utrustning för avläsning av djupgåendet finns installerad och används. Att åtgärder vidtas för att säkerställa att fartyget inte överlastas och att den tillämpliga indelningslastlinjen inte befinner sig under vatten. Att lastnings- och stabilitetsbedömningen utförs i enlighet med kraven. Att godstransportfordon och annan last vägs när så krävs och att uppgifterna om detta vidarebefordras till fartyget för användning vid lastnings- och stabilitetsbedömningen. Att skadekontrollplaner finns permanent uppsatta och att informationshäften med skadekontrollinformation finns tillgängliga för fartygets befäl.

3. Klargöring för sjöresa

Att förfarandet för att säkerställa att fartyget är klart för sjöresa innan det lämnar kajplatsen, vilket bör inbegripa ett rapporteringsförfarande om att alla vattentäta och vädertäta portar i fartygssidan är stängda, följs. Att alla dörrar på bildäck är stängda innan fartyget lämnar kajplatsen eller att de endast förblir öppna under den tid som krävs för att möjliggöra en stängning av bogvisiret, stängningsanordningarna för bog-, akter- och sidoportarna och förekomsten av indikeringslampor och tv-övervakningskameror så att deras status kan utläsas från kommandobryggan. Varje funktionsproblem i fråga om indikeringslamporna, särskilt strömbrytarna vid dörrarna, bör undersökas och rapporteras.

4. Säkerhetsmeddelanden

Att rutinmässig säkerhetsinformation meddelas, och instruktioner och riktlinjer för förfaranden vid nödsituationer sätts upp, på lämpligt eller lämpliga språk. Att rutinmässig säkerhetsinformation ropas ut då resan påbörjas och kan höras i alla allmänna utrymmen, inbegripet öppna däck, till vilka passagerarna har tillträde.

5. Anteckningar i skeppsdagboken

Att skeppsdagboken granskas för att säkerställa att uppgifter förs in angående stängning av bog- och akterportar och andra vattentäta och vädertäta portar, övning med vattentäta skottdörrar, provning av styrinrättning etc. Även att djupgående, fribord och stabilitet, liksom besättningens gemensamma arbetspråk antecknas.

6. Farligt gods

Att varje last av farligt eller förorenande gods transporteras i enlighet med de tillämpliga föreskrifterna och, särskilt, att en deklaration avseende farligt och förorenande gods lämnas tillsammans med ett manifest eller en lastplan som visar godsets placering ombord, att transporten av den särskilda lasten är tillåten på passagerarfartyg och att det farliga och förorenande godset är korrekt märkt, etiketterat, stuvat, säkrat och avskilt.

Att fordon som transporterar farligt och förorenande gods är korrekt utmärkta med anslag och säkrade. Att, när farligt och förorenande gods transporteras, en kopia av det aktuella manifestet eller den relevanta lastplanen finns tillgänglig i land. Att befälhavaren känner till anmälningskraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv

⁽¹⁾ Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

2002/59/EG⁽¹⁾ och de instruktioner om förfaranden i nödsituationer som ska följas och första hjälpen-insatser vid tillbud som inbegriper det farliga godset eller det sjöförorenande ämnet. Att ventilationsanordningarna på bildäck alltid är i drift, att ventilationen ökas när fordonens motorer är i gång och att det finns någon form av indikation på bryggan som visar att ventilationen på bildäck är i drift.

7. Säkring av transportfordon

Det sätt på vilket transportfordon säkras, t.ex. blockstuvning eller om de stuvats individuellt. Om det finns tillräckligt starka fästpunkter. Anordningarna för säkring av transportfordon vid eller när man förväntar sig svåra väderförhållanden. Metoden för säkring av eventuella bussar och motorcyklar. Att det på fartyget finns en lastsäkringsmanual.

8. Bildäck

Huruvida lastrum av särskild kategori och ro-ro-lastrum ständigt patrulleras eller övervakas genom ett tv-övervakningssystem så att man kan iaktta fordonens rörelser i hårt väder samt obehörigt tillträde av passagerare. Att branddörrar och ingångar hålls stängda och att anslag har satts upp om att passagerare inte får befinna sig på bildäck medan fartyget är till sjöss.

9. Stängning av vattentäta dörrar

Att den policy som fastställs i företags driftsinstruktioner för vattentäta skottdörrar iakttas. Att de föreskrivna övningarna utförs. Att kontrollen från bryggan av de vattentäta dörrarna när så är möjligt görs som "lokal" kontroll. Att dörrarna hålls stängda vid begränsad sikt och i riskfyllda situationer. Att besättningen instrueras i hur man korrekt använder dörrarna och är medveten om farorna med en felaktig användning av dessa.

10. Brandpatruller

Att en effektiv patrull upprätthålls för att eventuella bränder snabbt ska kunna upptäckas. Detta bör inbegripa utrymmen av särskild kategori där ingen fast anläggning för branddetektering eller brandlarm har installerats. Dessa utrymmen kan patrulleras enligt punkt 8.

11. Kommunikationer i en nödsituation

Att det finns tillräckligt många besättningsmedlemmar enligt mönstringslistan för att bistå passagerare i nödsituationer och att de är lätt identifierbara och har förmåga att i en nödsituation kommunicera med passagerarna, med beaktande av en lämplig och adekvat kombination av följande faktorer:

- a) Det eller de språk som är lämpliga för huvuddelen av de nationaliteter som passagerare på en bestämd rutt har.
- b) Sannolikheten för att förmågan att använda ett grundläggande engelskt ordförråd för att ge enkla instruktioner kan möjliggöra kommunikation med en passagerare som behöver hjälp, om passageraren och besättningsmedlemmen inte har ett gemensamt språk.
- c) Ett eventuellt behov av att i en nödsituation kunna kommunicera genom andra medel (t.ex. genom demonstration och handsignaler eller genom att visa var instruktioner, samlingsstationer, livräddningsanordningar eller utrymningsvägar finns när det inte är praktiskt möjligt med verbal kommunikation).
- d) Huruvida fullständiga säkerhetsinstruktioner har gått ut till passagerarna på deras modersmål.
- e) De språk på vilket nödmeddelanden kan sändas vid en nödsituation eller under en övning för att förmedla avgörande vägledning till passagerare och för att göra det lättare för besättningsmedlemmar att bistå passagerare.

12. Gemensamt arbetsspråk för besättningsmedlemmar

Att ett arbetsspråk har införts för att säkerställa att besättningen kan arbeta på ett effektivt sätt när det gäller säkerhetsfrågor och att detta arbetsspråk är registrerat i fartygets skeppsdagbok.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

13. Säkerhetsutrustning

Att livräddnings- och brandredskap, inbegripet branddörrar och andra delar av det inbyggda brandskyddet som snabbt kan inspekteras, upprätthålls. Att brandkontrollplaner finns permanent uppsatta eller att informationshäften som innehåller motsvarande information tillhandahålls för befälens kännedom. Att stuvningsplatserna för räddningsvästar är lämpliga och att stuvningsplatserna för räddningsvästar för barn är lätta att känna igen. Att lastningen av fordon inte hindrar funktionen hos brandkontroller, nödavgångsplaner, nödavgångsplaner, kontroller för stormventiler etc. som kan finnas placerade på bildäcken.

14. Navigations- och radioutrustning

Att navigationsutrustningen och utrustningen för radiokommunikation, inbegripet nödradiofyrar (EPIRB), är funktionsdugliga.

15. Extra nödbelysning

Att extra nödbelysning finns monterad när så krävs enligt reglerna, och att brister registreras.

16. Utrymningsvägar

Att utrymningsvägar är markerade i enlighet med tillämpliga krav och att de är upplysta, både från huvudströmkällor och från nödströmkällor. Att åtgärder vidtas för att hålla utrymningsvägar fria från fordon i de fall dessa utrymningsvägar korsar eller leder igenom bildäcken. Att utgångar, särskilt utgångar från butiker för skattefri försäljning, som har konstaterats vara blockerade av stora mängder varor, hålls fria.

17. Renlighet i maskinrummet

Att maskinrummet hålls rent i enlighet med underhållsrutiner.

18. Bortskaffande av avfall

Att metoderna för hantering och bortskaffande av avfall är tillfredsställande.

19. Planerat underhåll

Att alla företag har särskilda rutinåtgärder, med ett planerat underhållssystem, för alla säkerhetsrelaterade områden, inbegripet bog-, akter- och sidoportar samt deras stängningsanordningar, men även med avseende på maskinrum-sunderhåll och säkerhetsutrustning. Att det finns planer för periodisk kontroll av alla delar, så att högsta möjliga säkerhetsstandard kan upprätthållas. Att det finns rutiner för att registrera brister och bekräfta att dessa har åtgärdats på ett korrekt sätt, så att befälhavaren och den ansvariga personen i land inom företagets ledningsorganisation är medvetna om bristerna och underrättas när dessa brister har åtgärdats inom en angiven tid. Att periodiska kontroller av att stängningsanordningarna för den inre och yttre bogporten fungerar inbegriper indikatorerna, övervakningsutrustningen och spygatter i områdena mellan bogvisiret och den inre porten och särskilt stängningsmekanismerna med tillhörande hydrauliska system.

20. Sjöresor

Vid en sjöresa bör kontroll ske med avseende på eventuell överbeläggning, inbegripet antalet tillgängliga sittplatser och huruvida korridorer, trappor och nödutgångar blockeras av bagage och passagerare som inte hittat några sittplatser. Det är nödvändigt att kontrollera att alla passagerare har lämnat bildäcket innan fartyget lämnar kajen och att de inte har tillträde till däcket förrän omedelbart före tilläggning.

BILAGA IV

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 1999/35/EG	Detta direktiv
Artikel 1	—
Artikel 2 a, b, d, e, f, g, h, j, m, o, r	Artikel 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12
Artikel 2 c, i, k, l, n, p, q, s	—
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	—
Artikel 5.1 a	Artikel 3
Artikel 5.1 b och 5.2	—
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8.1	Artikel 5.1
Artikel 8.2	Artikel 5.3
Artikel 8.3	Artikel 9.1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10.1 a, b och c	Artikel 7
Artikel 10.1 d	—
Artikel 10.2	Artikel 7
Artikel 10.3	Artikel 8
Artikel 10.4	—
Artikel 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.7, 11.8	—
Artikel 11.6	Artikel 6.1
Artikel 13.1, 13.2, 13.4, 13.5	—
Artikel 13.3	Artiklarna 6.2 och 10
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Bilaga I	Bilaga I

4 kap.

12 §

Om visst fartygsarbete innebär omedelbar och allvarlig fara för någon ombordvarandes liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet bestämma att arbetet skall avbrytas.

Om det behövs från skyddssynpunkt och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till befälhavaren, får skyddsombudet avbryta arbete som en arbetstagare utför ensam.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2, 3 eller 6 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

Om skyddsombudet finner att ett förbud enligt 6 kap. 1, 2 eller 3 § överträds, får han eller hon avbryta arbete som avses med förbudet eller som behövs för att fartyget skall kunna påbörja eller fortsätta en förbjuden resa.

För skada till följd av åtgärd som avses i första–tredje styckena är skyddsombudet fri från ersättningsskyldighet.

5 kap.4 §¹⁴

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner, *vårdstatskontroller* eller rederikontroller.

Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska göras enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, får en dokumentationskontroll, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner ska göras när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. *Vårdstatskontroller* görs vid de tidpunkter och under de förutsättningar som anges i 11–15 §§.

Den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar. Sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner eller rederikontroller.

Dokumentationskontroller, besiktningar och rederikontroller ska göras enligt en uppgjord plan. När det finns särskild anledning till det, får en dokumentationskontroll, besiktning eller rederikontroll göras även utom planen. Inspektioner ska göras enligt föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer eller när en tillsynsmyndighet annars finner att det är motiverat.

¹⁴ Senaste lydelse 2017:306.

9 §¹⁵

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. Denna begränsning gäller inte om föreskrifter har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 2.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion.

På framställning av en myndighet i en främmande stat får Transportstyrelsen utan hinder av första stycket besluta om en annan tillsynsförrättning än inspektion för ett fartyg som hör hemma i den främmande staten och, om det behövs, utfärda ett certifikat eller en annan handling som avses i denna lag eller i föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Ett fartyg som ägs eller brukas av en annan stat får inte inspekteras när fartyget används uteslutande för statsändamål.

6 kap.

3 §¹⁶

Ett fartygs resa ska förbjudas om

1. dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

3. om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje styckena inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

3. någon sådan brist som anges i 1 § medför otvetydig fara för hälsa, liv eller säkerhet eller omedelbar fara för liv, hälsa, fartyget, dess besättning eller passagerare och sådana åtgärder som avses i 1 § andra eller tredje stycket inte är tillräckliga för att undanröja faran, eller

¹⁵ Senaste lydelse 2010:1360.

¹⁶ Senaste lydelse 2017:306.

4. fartyget inte är utrustat med ett sådant fungerande färdskrivarsystem som det ska vara utrustat med enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 2 § 1.

Ett förbud enligt första stycket 1–3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Ett förbud enligt första stycket 1, 2 eller 3 får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §.

Om *bristen* enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen, eller utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

Om *en brist* enligt första stycket 3 eller 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget fortsätter till närmaste lämpliga hamn för åtgärdande av bristen. *Om en brist enligt första stycket 4 inte kan åtgärdas enkelt i inspektionshamnen, får tillsynsmyndigheten* utfärda föreläggande att bristen ska vara åtgärdad inom högst 30 dagar.

7 §¹⁷

Ett beslut enligt 1–6 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Ett beslut enligt 1–5 §§ meddelas av Transportstyrelsen eller av annan myndighet som regeringen föreskriver.

Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse.

11 §

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 § eller om ett krav för reguljär trafik som avses i 6 § inte är uppfyllt, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

Om det föreligger en brist som avses i 1 eller 2 §, men det inte finns tillräckliga skäl att meddela ett förbud, får myndigheten i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid.

13 §

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan

Om den som har fått ett föreläggande enligt 11 eller 12 § inte följer det eller inte kan

underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

underrättas om föreläggandet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med det, får myndigheten låta verkställa åtgärden på hans eller hennes bekostnad. Detta gäller även om *en* omedelbar åtgärd krävs men det inte kan förväntas att åtgärden kommer att vidtas av den som föreläggandet riktar sig till.

Följs inte ett föreläggande som gäller användningen av ett fartyg som avses i 5 kap. 11 §, skall myndigheten besluta att fartyget inte får användas i reguljär trafik.

7 kap.

2 §¹⁸

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand för att det enligt 2 kap. 1 § ska anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg, 2. skyldighet att registrera *och* *föra över* uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats,

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön, och

e. lämna uppgifter i situationer då isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden.

6 §¹⁹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

¹⁸ Senaste lydelse 2010:1360.

¹⁹ Senaste lydelse 2017:306.

1. tillsynsförrättningar,
2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757,

3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,

4. avgifter till staten för
a) tillsyn av fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

c) tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord,

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, och

g) handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg

1. tillsyn,
2. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in,

3. avgifter till staten för
a) tillsyn av fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,

b) tillsyn av rederiers säkerhetsorganisation,

c) tillsyn av arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord,

d) tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,

e) provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

f) granskning av ritningar till fartyg, och

g) handläggning av ärenden om överlåtelse av uppgiften att utfärda eller förnya certifikat för fartyg enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelser,

4. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

enligt 11 b § och för uppföljning av sådana överlåtelse,

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

8. skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

5. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

6. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att utöva fortlöpande kontroll (egenkontroll) över att fartyget uppfyller de krav som gäller enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

8. tillträde till fartyg vid tillsyn för andra personer än de som avses i 5 kap. 17 §.

8 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, skall den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

2. ett förbud mot tillträde till hamn enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §,

3. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, ska den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 21 december 2019.

Efter remiss har yttranden lämnats av Chalmers tekniska högskola, Föreningen Svensk Sjöfart, Föreningen Sveriges Varv, Försvarmakten, Försvarmaktens materielverk, Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs universitet, Kustbevakningen, Linnéuniversitet, Regelrådet, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Skärgårdsredarna, Sveriges geologiska undersökning, Sveriges Hamnar, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Stockholms universitet, Sveriges lantbruksuniversitet och Umeå universitet har fått tillfälle att yttra sig men har avstått från att göra det.

Kammarrätten i Jönköping, Näringslivets Regelnämnd, SEKO, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Uppsala universitet har fått tillfälle att yttra sig men har inte svarat på remissen.