

Europeiska unionens officiella tidning

L 315



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextionde årgången

30 november 2017

Innehållsförteckning

I Lagstiftningsakter

FÖRORDNINGAR

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2107 av den 15 november 2017 om införande av förvaltnings-, bevarande- och kontrollåtgärder som ska tillämpas i konventionsområdet för Internationella kommissionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (Iccat) och om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1936/2001, (EG) nr 1984/2003 och (EG) nr 520/2007 1

DIREKTIV

- ★ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2108 av den 15 november 2017 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg ⁽¹⁾ 40
- ★ 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 rapporteringsformalityter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna 52
- ★ 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 ⁽¹⁾ 61

Rättelser

- ★ Rättelse till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 98/2013 av den 15 januari 2013 om saluföring och användning av sprängämnesprekursorer (EUT L 39, 9.2.2013) 78

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2017/2107

av den 15 november 2017

om införande av förvaltnings-, bevarande- och kontrollåtgärder som ska tillämpas i konventionsområdet för Internationella kommissionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (Iccat) och om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1936/2001, (EG) nr 1984/2003 och (EG) nr 520/2007

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 43.2,

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⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Målet för den gemensamma fiskeripolitiken enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013 ⁽³⁾ är att säkerställa att marina biologiska resurser nyttjas på ett sätt som ger långsiktig miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet.
- (2) Genom rådets beslut 98/392/EG ⁽⁴⁾ har unionen godkänt Förenta nationernas havsrättskonvention som bland annat innehåller principer och regler för bevarandet och förvaltningen av marina levande resurser. Inom ramen för sina vidare internationella åtaganden deltar unionen i de ansträngningar som görs i internationella vatten för att bevara fiskbestånden.
- (3) Unionen har, i enlighet med rådets beslut 86/238/EEG ⁽⁵⁾, sedan den 14 november 1997 varit avtalsslutande part i den internationella konventionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (nedan kallad *Iccat-konventionen*).

⁽¹⁾ EUT C 34, 2.2.2017, s. 142.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 oktober 2017 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2017.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013 av den 11 december 2013 om den gemensamma fiskeripolitiken, om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1954/2003 och (EG) nr 1224/2009 och om upphävande av rådets förordningar (EG) nr 2371/2002 och (EG) nr 639/2004 och rådets beslut 2004/585/EG (EUT L 354, 28.12.2013, s. 22).

⁽⁴⁾ Rådets beslut 98/392/EG av den 23 mars 1998 om Europeiska gemenskapens ingående av Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 och avtalet av den 28 juli 1994 om genomförande av del XI i denna konvention (EGT L 179, 23.6.1998, s. 1).

⁽⁵⁾ Rådets beslut 86/238/EEG av den 9 juni 1986 om anslutning av gemenskapen till internationella konventionen för bevarande av tonfisk i Atlanten, ändrat genom det protokoll som bifogas till utskottets slutbetänkande vid konferensen av staternas befullmäktigade ombud som i Paris undertecknat konventionen den 10 juli 1984 (EGT L 162, 18.6.1986, s. 33).

- (4) Iccat-konventionen tillhandahåller en ram för regionalt samarbete om bevarande och förvaltning av tonfisk och tonfiskliknande arter i Atlanten och angränsande vatten genom inrättandet av Internationella kommissionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (Iccat).
- (5) Iccat har befogenhet att anta tvingande beslut (i form av rekommendationer) om bevarande och förvaltning av de fisken som omfattas av dess behörighet, vilka är bindande för de avtalsslutande parterna. Rekommendationerna i fråga riktar sig huvudsakligen till de avtalsslutande parterna till Iccat-konventionen, men innehåller också vissa skyldigheter för privata operatörer (till exempel för befälhavare). Iccats rekommendationer träder i kraft sex månader efter det att de antas och för unionens del måste de införlivas med unionslagstiftningen så snart som möjligt.
- (6) En Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor ⁽¹⁾ kommer att föreskriva att den förordningen ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av de bestämmelser i unionsrätten som genomför bestämmelser som antagits av de regionala fiskeriförvaltningsorganisationer i vilka unionen är avtalsslutande part.
- (7) Det senaste införlivandet av Iccats bevarande- och tillsynsrekommendationer skedde genom rådets förordningar (EG) nr 1936/2001 ⁽²⁾ och (EG) nr 520/2007 ⁽³⁾.
- (8) Iccats rekommendation om en flerårig återhämtningsplan för blåfenad tonfisk i östra Atlanten och Medelhavet genomfördes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1627 ⁽⁴⁾. Den här förordningen omfattar inte någon sådan flerårig återhämtningsplan.
- (9) Unionen och medlemsstaterna bör vid genomförandet av dessa rekommendationer sträva efter att främja det kustnära fisket och användningen av fiskeredskap och fiskemetoder som är selektiva och har begränsad miljöpåverkan, inbegripet redskap och metoder som används vid traditionellt och icke-industriellt fiske, och därmed bidra till en rimlig levnadsstandard för lokala ekonomier.
- (10) Iccat-rekommendationerna bör endast genomföras i unionslagstiftningen för att skapa lika villkor för fiskare i unionen och fiskare i tredjeländer och säkerställa att reglerna kan godtas av alla.
- (11) De delegerade akter och genomförandeakter som föreskrivs i denna förordning bör inte påverka införlivandet av framtida Iccat-rekommendationer med unionslagstiftningen genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet.
- (12) I syfte att snabbt införliva framtida ändringar av Iccats rekommendationer med unionslagstiftningen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändringar av bilagorna till denna förordning. 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 ⁽⁵⁾. 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.
- (13) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna i denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Förfarandenummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

⁽²⁾ Rådets förordning (EG) nr 1936/2001 av den 27 september 2001 om införande av kontrollåtgärder som skall tillämpas vid fiske efter vissa bestånd av långvandrande fisk (EGT L 263, 3.10.2001, s. 1).

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 520/2007 av den 7 maj 2007 om tekniska bestämmelser för bevarande av vissa fiskbestånd av långvandrande arter och om upphävande av förordning (EG) nr 973/2001 (EUT L 123, 12.5.2007, s. 3).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1627 av den 14 september 2016 om en flerårig återhämtningsplan för blåfenad tonfisk i östra Atlanten och Medelhavet och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 302/2009 (EUT L 252, 16.9.2016, s. 1).

⁽⁵⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) För att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs har unionslagstiftning antagits i syfte att upprätta ett system för kontroll, inspektion och verkställighet som omfattar bekämpning av olagligt, orapporterat och oreglerat fiske (så kallat IUU-fiske). Genom rådets förordning (EG) nr 1224/2009 ⁽¹⁾ infördes ett unionssystem för kontroll, inspektion och verkställighet med ett övergripande och integrerat synsätt, för att se till att alla bestämmelser i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs. I kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 404/2011 ⁽²⁾ fastställs tillämpningsföreskrifter för förordning (EG) nr 1224/2009. Genom rådets förordning (EG) nr 1005/2008 ⁽³⁾ upprättades ett gemenskapssystem för att förebygga, motverka och undanröja IUU-fiske. En rad bestämmelser i Iccats rekommendationer har redan införlivats genom de förordningarna. De bestämmelserna behöver därför inte ingå i den här förordningen.
- (15) Iccat-rekommendationerna, tillsammans med de tillämpliga bestämmelserna i förordning (EG) nr 1224/2009, gör det möjligt för stora pelagiska långrevsfartyg att omlasta till havs i vatten utanför unionen men inom Iccat-zonen. Unionen bör dock på ett uttömmande och systematiskt sätt ta upp frågan inom ramen för de regionala fiskeriförvaltningsorganisationerna i syfte att utöka unionens förbud mot att omlasta till havs till alla vatten.
- (16) Genom artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1380/2013 infördes en landningsskyldighet som sedan den 1 januari 2015 gäller för fiske efter små och stora pelagiska arter, för industriellt fiske och för laxfiske i Östersjön. I artikel 15.2 i samma förordning anges emellertid att landningsskyldigheten inte påverkar unionens internationella förpliktelser, som till exempel de förpliktelser som följer av Iccats rekommendationer. I samma artikel ges kommissionen behörighet att anta delegerade akter för att genomföra sådana internationella förpliktelser i unionsrätten, särskilt undantag från landningsskyldigheten. Följaktligen tillåts utkast inom visst fiske efter små och stora pelagiska arter och industriellt fiske i vissa situationer som fastställs i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/98 ⁽⁴⁾.
- (17) Genom rådets förordning (EG) nr 1984/2003 ⁽⁵⁾ inrättas program för statistikdokument för svärdfisk och storögd tonfisk i enlighet med relevanta Iccat-bestämmelser. Eftersom nya bestämmelser om statistiska program har antagits av Iccat vad gäller omlastning till sjöss, bör förordning (EG) nr 1984/2003 ändras för att genomföra dessa bestämmelser i unionsrätten.
- (18) Många Iccat-rekommendationer har ändrats eller har upphört att gälla under senare år. Av tydlighets- och förenklingsskäl samt med beaktande av rättssäkerheten är det därför lämpligt att ändra förordningarna (EG) nr 1936/2001 och (EG) nr 520/2007.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVDELNING I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs förvaltnings-, bevarande- och kontrollbestämmelser för fisket efter långvandrande fiskbestånd som förvaltas av Internationella kommissionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (Iccat).

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i unionen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs, om ändring av förordningarna (EG) nr 847/96, (EG) nr 2371/2002, (EG) nr 811/2004, (EG) nr 768/2005, (EG) nr 2115/2005, (EG) nr 2166/2005, (EG) nr 388/2006, (EG) nr 509/2007, (EG) nr 676/2007, (EG) nr 1098/2007, (EG) nr 1300/2008, (EG) nr 1342/2008 och upphävande av förordningarna (EEG) nr 2847/93, (EG) nr 1627/94 och (EG) nr 1966/2006 (EUT L 343, 22.12.2009, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 404/2011 av den 8 april 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (EUT L 112, 30.4.2011, s. 1).

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 1005/2008 av den 29 september 2008 om upprättande av ett gemenskapssystem för att förebygga, motverka och undanröja olagligt, orapporterat och oreglerat fiske och om ändring av förordningarna (EEG) nr 2847/93, (EG) nr 1936/2001 och (EG) nr 601/2004 samt om upphävande av förordningarna (EG) nr 1093/94 och (EG) nr 1447/1999 (EUT L 286, 29.10.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/98 av den 18 november 2014 om genomförandet av unionens internationella förpliktelser, som avses i artikel 15.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1380/2013, enligt den internationella konventionen för bevarande av tonfisk i Atlanten och konventionen om framtida multilateralt samarbete om fisket i Nordatlantens västra del (EUT L 16, 23.1.2015, s. 23).

⁽⁵⁾ Rådets förordning (EG) nr 1984/2003 av den 8 april 2003 om inrättande av ett system för rapportering av statistik över svärdfisk och storögd tonfisk i gemenskapen (EUT L 295, 13.11.2003, s. 1).

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning tillämpas på

- a) unionsfiskefartyg, och unionsfartyg som bedriver fritidsfiske, vilka fiskar i Iccats konventionsområde och, i samband med omlastning, även i området utanför Iccats konventionsområde för arter som fångats inom konventionsområdet,
- b) tredjeländers fartyg som inspekteras i medlemsstaternas hamnar och som ombord medför Iccat-arter, eller fiskeriprodukter som härrör från sådana arter, som inte tidigare har landats eller omlastats i någon hamn,
- c) fiskefartyg från tredjeländer, och tredjeländers fartyg som bedriver fritidsfiske, vilka fiskar i unionens vatten.

Artikel 3

Förhållande till andra unionsakter

Denna förordning ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av de bestämmelser som fastställs i en Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor ⁽¹⁾ och i förordning (EU) 2016/1627.

De åtgärder som fastställs i denna förordning gäller utöver dem som fastställs i förordningarna (EG) nr 1005/2008 och (EG) nr 1224/2009.

Artikel 4

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *Iccat-arter*: de arter som förtecknas i bilaga I,
2. *tropisk tonfisk*: storögd tonfisk, gulfenad tonfisk och bonit,
3. *fiskefartyg*: varje fartyg som är utrustat för yrkesmässigt nyttjande av marina biologiska resurser eller en fälla för blåfenad tonfisk,
4. *fångstfartyg*: fiskefartyg som används för fångst av marina biologiska resurser,
5. *unionsfiskefartyg*: varje fiskefartyg som för en medlemsstats flagg och är registrerat i unionen,
6. *fisketillstånd*: ett tillstånd som har utfärdats för ett unionsfiskefartyg och som ger det rätt att bedriva specifik fiskeverksamhet under en angiven period, i ett visst område eller för ett visst fiske på särskilda villkor,
7. *särskilt fisketillstånd*: ett tillstånd som har utfärdats för ett unionsfiskefartyg och som ger det rätt att bedriva specifik fiskeverksamhet med specifika redskap under en angiven period, i ett visst område eller för ett visst fiske på särskilda villkor,
8. *omlastning*: överföring av alla eller en del av de fiskeriprodukter som finns ombord på ett fartyg till ett annat fartyg,
9. *fritidsfiske*: icke-kommersiellt fiske efter marina biologiska resurser för rekreation, turism eller sport,
10. *uppdrag I-data*: data som av Iccat definieras som uppdrag I i *Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish*,
11. *uppdrag II-data*: data som av Iccat definieras som uppdrag II i *Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish*,
12. *avtalsslutande parter*: avtalsslutande parter i den internationella konventionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (Iccat-konventionen), samt samarbetande icke avtalsslutande parter, organisationer och fiskeriorganisationer,
13. *Iccats konventionsområde*: alla vatten i Atlanten och angränsande vatten,

⁽¹⁾ Förförandennummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

14. *hållbart fiskepartnerskapsavtal*: ett internationellt avtal enligt definitionen i artikel 4.1.37 i förordning (EU) nr 1380/2013,
15. *fartygslängd*: avståndet, uppmätt i en rät linje, mellan den främsta punkten i fören och den bakersta punkten i aktern,
16. *stora pelagiska långrevsfartyg*: pelagiska långrevsfartyg med en total längd på över 24 meter,
17. *stora fiskefartyg*: fiskefartyg med en total längd på över 20 meter,
18. *stora fångstfartyg*: fångstfartyg med en total längd på över 20 meter,
19. *Iccat-register över stora fiskefartyg*: den förteckning som förs av Iccats sekretariat över stora fiskefartyg med tillstånd att bedriva riktat fiske efter Iccat-arter i Iccats konventionsområde,
20. *stödfartyg*: ett annat fartyg än en båt som medförs ombord men som inte är utrustat med ett fungerande fiskeredskap och som underlättar, bistår vid eller förbereder fiskeverksamhet, bland annat genom att tillhandahålla ett fångstfartyg,
21. *transportfartyg*: ett stödfartyg som deltar i omlastning och mottagning av Iccat-arter från ett stort pelagiskt långrevsfartyg,
22. *Iccat-register över transportfartyg*: den förteckning som förs av Iccats sekretariat över fartyg med tillstånd att ta emot omlastningar till havs från stora pelagiska långrevsfartyg i Iccats konventionsområde,
23. *Iccat-register över tonfiskfartyg med tillstånd för tropisk tonfisk*: den förteckning som förs av Iccats sekretariat över stora fiskefartyg med tillstånd att fiska efter, behålla ombord, omlasta, transportera, bereda eller landa tropisk tonfisk i Iccats konventionsområde,
24. *anordningar som samlar fisk (FAD)*: all utrustning som flyter på havsytan och som har lagts ut i syfte att dra till sig fisk,
25. *IUU-fiske*: fiskeverksamhet enligt definitionen i artikel 2.1 i förordning (EG) nr 1005/2008,
26. *Iccats IUU-förteckning*: förteckning över fartyg som av Iccat anses ha bedrivit IUU-fiske,
27. *långrev*: fiskeredskap bestående av en lång lina försedd med flera kortare linor (tafsar) som i sin tur är försedda med många krokar; linans längd och avståndet mellan krokarna varierar beroende på målarten,
28. *snörpvad/ringnot*: instängningsredskap med en botten som dras ihop med en snörpvajer som löper genom en rad ringar längs underdelen och som gör att nätet dras ihop och stängs,
29. *krok*: en böjd, vass bit ståltråd.

AVDELNING II

FÖRVALTNINGS-, BEVARANDE- OCH KONTROLLÅTGÄRDER RÖRANDE VISSA ARTER

KAPITEL I

Tropisk tonfisk

Artikel 5

Restriktioner för antalet stora unionsfångstfartyg som bedriver riktat fiske efter storögd tonfisk

Antalet stora unionsfångstfartyg som bedriver riktat fiske efter storögd tonfisk i Iccats konventionsområde och dessa fartygs totala kapacitet uttryckt i bruttotonnage (BRT) ska fastställas

- a) som det genomsnittliga antal unionsfångstfartyg som bedrev riktat fiske efter storögd tonfisk i Iccats konventionsområde under perioden 1991–1992, och kapaciteten uttryckt i BRT för dessa fartyg, och
- b) på grundval av den restriktion för antalet unionsfångstfartyg som bedrev riktat fiske efter storögd tonfisk under 2005 enligt uppgifter till Iccat per den 30 juni 2005.

Artikel 6

Särskilda tillstånd för stora fångstfartyg för tropisk tonfisk och för stödfartyg

1. Medlemsstaterna ska utfärda tillstånd, i enlighet med bestämmelserna i en Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor ⁽¹⁾, till stora fångstfartyg som för deras flagg att fiska efter tropisk tonfisk i Iccats konventionsområde.
2. Medlemsstaterna ska utfärda tillstånd för stödfartyg som för deras flagg och som används för någon form av stöd till fartyg som avses i punkt 1.

Artikel 7

Iccats register över tonfiskfartyg med tillstånd för tropisk tonfisk

1. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen utan dröjsmål och senast inom 30 dagar om varje eventuell händelse som kräver ett tillägg till, någon strykning från eller ändring i Iccats register över tonfiskfartyg med tillstånd för tropisk tonfisk. Kommissionen ska utan dröjsmål och senast 45 dagar efter dagen för en sådan händelse överlämna denna information till Iccats sekretariat.
2. Stora fiskefartyg som inte är införda i Iccats register över tonfiskfartyg med tillstånd för tropisk tonfisk får inte fiska, behålla ombord, omlasta, transportera, överföra, bereda eller landa tropisk tonfisk från Iccats konventionsområde. Artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1380/2013 ska inte tillämpas i dessa fall.

Artikel 8

Förteckning över fartyg som fiskar efter tropisk tonfisk ett visst år

Medlemsstaterna ska senast den 30 juni varje år till kommissionen lämna in en förteckning över fartyg med tillstånd, som för deras flagg och som har fiskat efter tropisk tonfisk i Iccats konventionsområde under det föregående kalenderåret. Kommissionen ska senast den 31 juli varje år underrätta Iccat om de förteckningar som mottagits från medlemsstaterna.

Artikel 9

Förvaltningsplaner för fiske med anordningar som samlar fisk

1. I fråga om fångstfartyg med snörpvad/ringnot och spöfiskefartyg som fiskar efter tropisk tonfisk med användning av anordningar som samlar fisk (FAD-anordningar), ska medlemsstaterna senast den 31 december varje år för kommissionen lägga fram förvaltningsplaner för fiske med sådana FAD-anordningar av fartyg som för deras flagg. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat senast den 31 januari påföljande år.
2. De förvaltningsplaner som avses i punkt 1 ska ha följande syften:
 - a) Förbättra kunskaperna om egenskaperna hos FAD-anordningar, om egenskaperna hos bojar, om fiske med FAD-anordningar, inbegripet fiskeansträngning, samt om effekter på mål- och icke-målarter i samband med FAD-fiske.
 - b) Effektivt förvalta utsättning och upptagning av FAD-anordningar och sjömärken samt eventuella förluster av dessa.
 - c) Minska och begränsa FAD-anordningarnas och FAD-fiskets effekter på ekosystemet, vid behov även genom insatser riktade mot de olika komponenter som påverkar fiskedödligheten (t.ex. antalet utsatta FAD-anordningar, inbegripet antalet FAD-drag som görs av snörpvads-/ringnotsfartygen, fiskekapaciteten och antalet stödfartyg).
3. De förvaltningsplaner som avses i punkt 1 ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga II.
4. Medlemsstaterna ska se till att högst 500 mätbojar är aktiva vid ett och samma tillfälle för varje snörpvads-/ringnotsfartyg som för deras flagg och som fiskar efter tropisk tonfisk med användning av FAD-anordningar.

⁽¹⁾ Förförandennummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

*Artikel 10***Krav för FAD-anordningar**

1. FAD-anordningar ska uppfylla följande krav:
 - a) FAD-anordningens ytstruktur ska antingen inte vara täckt med något material eller endast vara täckt med material som innebär minsta möjliga insnärjningsrisk för icke-målarter.
 - b) Delarna under ytstrukturen ska uteslutande bestå av material som inte snärjer in icke-målarter.
2. Vid utformningen av FAD-anordningar ska biologiskt nedbrytbart material om möjligt prioriteras i syfte att fasa ut icke biologiskt nedbrytbara FAD-anordningar senast 2018.
3. Medlemsstaterna ska, som en del i den årsrapport som avses i artikel 71, rapportera till kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat.

*Artikel 11***Information om FAD-anordningar som lämnas av fartyg**

1. För varje utsättning av en FAD-anordning ska unionens snörpvads-/ringnotsfartyg och spöfiskefartyg och unionens stödfartyg samla in och rapportera följande information och data:
 - a) Position för FAD-anordningen.
 - b) Datum för utplacering av FAD-anordningen.
 - c) Typ av FAD-anordning (förankrad FAD, drivande artificiell FAD).
 - d) FAD-identifiering (dvs. FAD-märke eller sjömärkets identifiering (Beacon ID), typ av flytkropp – t.ex. enkel boj eller med ekolod), eller annan information som gör det möjligt att identifiera ägaren.
 - e) FAD-anordningens konstruktionsegenskaper (mått och material för den flytande delen och för den hängande undervattensstrukturen samt den insnärjande funktionen hos den hängande undervattensstrukturen).
2. Vid varje tillfälle då en FAD-anordning tillses, åtföljt av ett drag eller inte, ska unionens snörpvads-/ringnotsfartyg och spöfiskefartyg och unionens stödfartyg samla in och rapportera följande information och data:
 - a) Typ av tillsyn (upptagning av fisk, hämtning av redskapet, ingrepp i elektronisk utrustning).
 - b) Position för FAD-anordningen.
 - c) Datum för tillsyn.
 - d) Typ av FAD-anordning (förankrad FAD, drivande naturlig FAD, drivande artificiell FAD).
 - e) FAD-identifiering (dvs. FAD-märke eller sjömärkets identifiering eller annan information som gör det möjligt att identifiera ägaren).
 - f) Om tillsynen följs av ett drag, resultaten av draget vad gäller fångst och bifångst, och om den behålls ombord eller kastas överbord, död eller levande, eller, om tillsynen inte följs av ett drag, skälet till detta (till exempel att det inte finns tillräckligt med fisk eller att fisken är för liten).
3. För varje förlust av en FAD-anordning ska unionens snörpvads-/ringnotsfartyg och spöfiskefartyg samt unionsstödfartyg samla in och rapportera följande information och data:
 - a) Senast registrerade position.
 - b) Datum för senast registrerade position.
 - c) FAD-identifiering (dvs. FAD-märke eller sjömärkets identifiering) eller annan information som gör det möjligt att identifiera ägaren.
4. Unionens fiskefartyg ska föra en förteckning över aktiva FAD-anordningar, som ska uppdateras varje kvartal, innehållande minst de uppgifter som anges i bilaga III.

*Artikel 12***Information om FAD-anordningar som lämnas av medlemsstaterna**

Medlemsstaterna ska varje år, senast 15 dagar före den sista dag som Iccat fastställt för året i fråga, till kommissionen översända följande information som ska göras tillgänglig för Iccats sekretariat:

- a) Antalet FAD-anordningar som faktiskt sätts ut kvartalsvis, indelade efter FAD-typ och med uppgift om förekomst eller frånvaro av ett sjömärke/en boj eller av ett ekolod som kopplats till FAD-anordningen.
- b) Antalet och typen av sjömärken/bojar (t.ex. radiobojar, bojar med ekolod) som sätts ut kvartalsvis.
- c) Genomsnittligt antal aktiva sjömärken/bojar, kvartalsvis, som har följts av varje enskilt fartyg.
- d) Genomsnittligt antal aktiva FAD-anordningar som förlorats, kvartalsvis.
- e) För varje stödfartyg, antalet dagar till havs per ruta av 1°, per månad och per flaggmedlemsstat.

*Artikel 13***Loggböcker**

Medlemsstaterna ska säkerställa följande:

- a) Att fiskeloggböcker i pappersformat och elektroniska fiskeloggböcker samt, i förekommande fall, FAD-loggböcker skyndsamt samlas in och görs tillgängliga för unionens forskare.
- b) Att de uppdrag II-data som överlämnas till kommissionen i enlighet med artikel 50 innehåller den information som samlats in från fiske- eller, i förekommande fall, FAD-loggböckerna.

*Artikel 14***Fredningstid och områdesavstängning i samband med skydd av ungfisk**

1. Fiske efter tropisk tonfisk och stödverksamhet till fiske efter tropisk tonfisk med användning av föremål som kan påverka fiskkoncentrationer, inklusive FAD-anordningar, är förbjudet

- a) under perioden 1 januari–28 februari varje år och
- b) i det område som avgränsas enligt följande:
 - Nordlig gräns: parallellen för latituden 5° Nord.
 - Sydlig gräns: parallellen för latituden 4° Syd.
 - Västlig gräns: meridianen för longituden 20° Väst.
 - Östlig gräns: Afrikas kust.

2. Förbudet som anges i punkt 1 ska omfatta följande:

- a) Utsättning av någon form av flytande föremål, med eller utan bojar.
- b) Fiske omkring, under eller med användning av konstruerade föremål, inklusive fartyg.
- c) Fiske omkring, under eller med användning av naturliga föremål.
- d) Bogsering av flytande föremål från insidan av området till utsidan av området.

3. Varje medlemsstat vars fartyg bedriver fiske i det geografiska området under fredningstiden och områdesavstängningen ska göra följande:

- a) Vidta lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg, inklusive stödfartyg, som för dess flagg, har en observatör ombord när de bedriver fiske under fredningstider och områdesavstängningar enligt punkt 1 i den här artikeln. Observatörsprogrammet ska uppfylla de krav som anges i bilaga IV till den här förordningen, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 73 i förordning (EG) nr 1224/2009.
- b) Överlämna den information som samlas in av de observatörer som avses i led a senast den 30 juni varje år till kommissionen, som ska underrätta Iccat senast den 31 juli.
- c) Vidta lämpliga åtgärder mot fiskefartyg som för dess flagg och som inte iakttar den fredningstid och områdesavstängning som avses i punkt 1.
- d) Lämna en rapport till kommissionen om hur den har iakttagit fredningstiden och områdesavstängningen, som en del av den årsrapport som avses i artikel 71.

*Artikel 15***Fiske efter tropisk tonfisk i vissa portugisiska vatten**

Det ska vara förbjudet att ombord behålla kvantiteter av tropisk tonfisk som har fångats med snörpvad/ringnot i vatten som lyder under Portugals suveränitet eller jurisdiktion i Ices-delområde X norr om 36°30' N, eller i Cefac-områdena norr om 31° N och öster om 17°30' W, eller att bedriva riktat fiske efter sådana arter i nämnda områden med nämnda redskap. Artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1380/2013 ska inte tillämpas i dessa fall.

*Artikel 16***Identifiering av IUU-fiske**

Om Iccats sekretariatschef underrättar kommissionen om en sannolik överträdelse begången av unionsfiskefartyg enligt artikel 7.2 och artikel 14.1 och 14.2 ska kommissionen underrätta den berörda flaggmedlemsstaten utan dröjsmål. Flaggmedlemsstaten ska omedelbart undersöka situationen och ska, om fartyget fiskar med användning av föremål som kan påverka fiskkoncentrationer, inbegripet FAD-anordningar, uppmana fartyget att stoppa fisket och, om nödvändigt, att utan dröjsmål lämna området. Den berörda flaggmedlemsstaten ska utan dröjsmål rapportera resultaten av sin undersökning till kommissionen och meddela de motsvarande åtgärder som vidtagits. Kommissionen ska vidarebefordra denna information till kuststaten och till Iccats sekretariatschef.

*KAPITEL II***Nordatlantisk långfenad tonfisk***Artikel 17***Restriktioner för antalet fartyg**

Det högsta antal unionsfångstfartyg som får fiska efter nordatlantisk långfenad tonfisk i Iccats konventionsområde ska fastställas som det genomsnittliga antalet unionsfångstfartyg som fiskade efter nordatlantisk långfenad tonfisk som målart under perioden 1993–1995.

*KAPITEL III***Svärdfisk***Avsnitt 1***Svärdfisk i Atlanten***Artikel 18***Förvaltningsplaner för nordatlantisk svärdfisk**

Medlemsstater som har tilldelats en kvot och vars fartyg fiskar efter nordatlantisk svärdfisk ska lämna in sina förvaltningsplaner till kommissionen senast den 15 augusti varje år. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat senast den 15 september varje år.

*Artikel 19***Minsta tillåtna storlek på nordatlantisk svärdfisk**

1. Det är förbjudet att bedriva riktat fiske efter, behålla ombord, omlasta, landa, transportera, lagra, ställa ut eller utbjuda till försäljning, sälja eller saluföra svärdfisk på under 25 kg levande vikt eller, alternativt, med en längd på under 125 cm, mätt från underkakens spets till stjärtfenans delning. Artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1380/2013 ska inte tillämpas i dessa fall.
2. Genom undantag från punkt 1 får oavsiktliga fångster på högst 15 % svärdfisk med en levande vikt på under 25 kg eller med en längd på under 125 cm, mätt från underkakens spets till stjärtfenans delning, behållas ombord, omlastas, överförs, landas, transporteras, lagras, säljas, ställas ut eller utbjudas till försäljning.
3. Den toleransgräns på 15 % som avses i punkt 2 ska beräknas på grundval av antalet sådana svärdfiskar av fartygets totala svärdfiskfångst per landning.

Avsnitt 2

Svärdfisk i Medelhavet

Artikel 20

Fartyg med tillstånd att bedriva riktat fiske efter svärdfisk i Medelhavet

1. Medlemsstaterna ska utfärda tillstånd i enlighet med bestämmelserna i en Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor ⁽¹⁾ att bedriva riktat fiske efter svärdfisk i Medelhavet.
2. Senast den 8 januari varje år ska medlemsstaterna överlämna följande till kommissionen i det format som anges i *Guidelines for submitting data and information required by ICCAT*:
 - a) En förteckning över alla fångstfartyg som för deras flagg och som har tillstånd att bedriva riktat fiske efter svärdfisk i Medelhavet.
 - b) En förteckning över alla fartyg som har fått tillstånd av dem att bedriva riktat fiske efter svärdfisk i Medelhavet inom ramen för fritidsfiske.
3. Kommissionen ska vidarebefordra den information som avses i leden a och b i punkt 2 till Iccats sekretariat senast den 15 januari varje år.
4. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen utan dröjsmål och senast inom 30 dagar om eventuella tillägg till, strykningar från eller ändringar i förteckningarna över fartyg som avses i punkt 2 a och b. Kommissionen ska utan dröjsmål och senast 45 dagar efter dagen för tillägget, strykningen eller ändringen i dessa förteckningar överlämna denna information till Iccats sekretariat.

Artikel 21

Bifångster

Unionsfångstfartyg som inte är upptagna i den förteckning som avses i artikel 20.2 a ska inte ha tillåtelse att fanga, behålla ombord, omlasta, transportera, bereda eller landa svärdfisk överstigande 5 % av den totala fångsten ombord, uttryckt i vikt och/eller i antal fiskar.

Artikel 22

Särskilt fisketillstånd

1. Unionsfångstfartyg som är upptagna i den förteckning som avses i artikel 20.2 a och som använder harpuner eller långrevrar ska ha ett särskilt fisketillstånd.
2. Senast den 30 juni varje år ska medlemsstaterna på elektronisk väg sända kommissionen en förteckning över de tillstånd som avses i punkt 1 och som utfärdats för det föregående året. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat senast den 31 juli varje år.

Artikel 23

Fredningstider

1. Svärdfisk i Medelhavet får inte fångas (vare sig som målart eller bifångst), behållas ombord, omlastas eller landas under perioderna 1–31 mars och 1 oktober–30 november varje år.
2. Medlemsstaterna ska övervaka hur effektiv fredningstiden är och ska senast den 15 augusti varje år till kommissionen lämna in all relevant information om de lämpliga kontroller och inspektioner som genomförts för att säkerställa efterlevnaden av punkt 1. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat minst två månader före Iccats årsmöte.

Artikel 24

Minsta tillåtna storlek på svärdfisk i Medelhavet

1. Bara hela exemplar av svärdfisk, utan att någon extern del tagits bort, eller rensade exemplar utan gälar, får behållas ombord, omlastas, landas och transporteras.

⁽¹⁾ Förförandennummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

2. Det är förbjudet att fänga, behålla ombord, omlasta, landa, transportera, lagra, ställa ut eller till försäljning utbjuda svärdfisk från Medelhavet med en längd på under 90 cm, mätt från underkakens spets till stjärtfenans delning eller, alternativt, med en vikt på mindre än 10 kg i levande vikt eller 9 kg i rensad vikt utan gälar, eller 7,5 kg i putsad vikt (utan gälar och fenor, rensad, delvis utan huvud).

3. Genom undantag från punkt 2 får oavsiktliga fångster av svärdfisk i Medelhavet med en storlek under den minsta tillåtna storlek som anges i den punkten behållas ombord, omlastas, landas, transporteras, lagras, ställas ut eller utbjudas till försäljning om de inte överstiger 5 % i vikt eller i antal fiskar per landning av den totala fångsten av svärdfisk i Medelhavet ombord på fartyget.

Artikel 25

Tekniska specifikationer för fiskeredskap för fartyg med tillstånd att fiska efter svärdfisk i Medelhavet

1. Genom undantag från artikel 12 i rådets förordning (EG) nr 1967/2006 ⁽¹⁾ ska det högsta antalet krokar som får sättas av eller tas ombord på fartyg som fiskar efter svärdfisk i Medelhavet vara 2 800 krokar.
2. Utöver det högsta antal som avses i punkt 1 får en andra uppsättning riggade krokar tillåtas ombord för resor längre än två dagar, förutsatt att denna utrustning är vederbörligen surrad och stuvad på undre däck så att den inte med lätthet kan användas.
3. Krokarnas storlek får inte understiga en längd på 7 cm.
4. De pelagiska långrevarnas längd får inte överstiga 30 nautiska mil (55,56 km).

Artikel 26

Rapporteringskyldigheter för svärdfisk i Medelhavet

1. Medlemsstaterna ska senast den 30 juni varje år till kommissionen överlämna följande uppgifter om fångstfartyg som för deras flagg och som hade tillstånd att bedriva pelagiskt långrevsfiske eller harpunfiske efter svärdfisk i Medelhavet under det föregående året:

a) Uppgifter om fångstfartyg:

- i) Fartygets namn (om namn saknas ska registreringsnumret utan landsinitialer anges).
- ii) Nummer i registret över unionens fiskeflotta enligt bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/218 ⁽²⁾.
- iii) Nummer i Iccat-förteckningen.

b) Uppgifter om fiskeverksamhet, baserade på stickprov eller hela flottan:

- i) Fiskeperiod(er) och fartygets totala antal fiskedagar, per målart och område.
- ii) Geografiska områden, enligt Iccats statistiska rektanglar, för den fiskeverksamhet som bedrevs av fartyget, per målart och område.
- iii) Typ av fartyg, per målart och område.
- iv) Antal krokar som använts av fartyget, per målart och område.
- v) Antal långrevvar som använts av fartyget, per målart och område.
- vi) Totallängden för samtliga långrevvar som använts av fartyget, per målart och område.

c) Uppgifter om fångster, i så liten tidsmässig och rumslig skala som möjligt.

- i) Fångstmängder och, om möjligt, åldersfördelningen i fångsterna.
- ii) Fångster och fångstsammansättning per fartyg.
- iii) Fiskeansträngning (genomsnittligt antal fiskedagar per fartyg, genomsnittligt antal krokar per fartyg, genomsnittligt antal långrevvar per fartyg, långrevarnas genomsnittliga totallängd per fartyg).

2. Den information som avses i punkt 1 ska lämnas in i det format som fastställts av Iccat.

3. Kommissionen ska vidarebefordra de uppgifter som avses i punkt 1 till Iccats sekretariat senast den 31 juli varje år.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1967/2006 av den 21 december 2006 om förvaltningsåtgärder för hållbart utnyttjande av fiskeresurserna i Medelhavet, om ändring av förordning (EEG) nr 2847/93 och om upphävande av förordning (EG) nr 1626/94 (EUT L 409, 30.12.2006, s. 11).

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/218 av den 6 februari 2017 om registret över unionens fiskeflotta (EUT L 34, 9.2.2017, s. 9).

KAPITEL IV

Blå marlin och vit marlin i Atlanten

Artikel 27

Frisläppande av blå marlin och vit marlin som fångats levande

1. Genom undantag från artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1380/2013 ska medlemsstaterna, när deras kvoter har uttömts, säkerställa att fartyg som för deras flagg frisläpper all blå marlin (*Makaira nigricans*) och vit marlin (*Tetrapturus albidus*) som lever när den tas ombord.
2. De medlemsstater som avses i punkt 1 ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att blå marlin och vit marlin frisläpps på ett sätt som ger maximala överlevnadschanser.

Artikel 28

Landning av blå marlin och vit marlin utöver fiskemöjligheterna

När en medlemsstat har uttömt sin kvot ska den medlemsstaten se till att blå marlin och vit marlin som är död när den halas in till fartygssidan inte säljs eller släpps ut i handeln. Sådana landningar ska inte räknas av från denna medlemsstats fångstbegränsning enligt punkt 1 i Iccat-rekommendation 2015-05, förutsatt att ett sådant förbud tydligt förklaras i den årsrapport som avses i artikel 71 i denna förordning.

Artikel 29

Fritidsfiske efter blå marlin och vit marlin

1. Medlemsstater vars fartyg bedriver fritidsfiske efter blå marlin och vit marlin ska upprätthålla en vetenskaplig observatörstäckning för 5 % av ansträngningen för landningar av blå och vit marlin som sker inom ramen för turneringar.
2. Vid fritidsfiske efter blå marlin gäller en minsta storlek för bevarande på 251 cm mätt från underkåkens spets till stjärtfenans delning.
3. Vid fritidsfiske efter vit marlin gäller en minsta storlek för bevarande på 168 cm mätt från underkåkens spets till stjärtfenans delning.
4. Det är förbjudet att sälja eller utbjuda till försäljning delar eller hela kroppar av blå marlin och vit marlin som fångas i fritidsfisket.

KAPITEL V

Hajar

Artikel 30

Allmänna bestämmelser

1. Inom fisken som inte är inriktade på hajar, ska levande hajar som fångas oavsiktligt och inte används som livsmedel eller för husbehov frisläppas.
2. Medlemsstaterna ska när så är möjligt bedriva forskning om hajarter som fångas i Iccats konventionsområde i syfte att förbättra fiskeredskapens selektivitet, identifiera möjliga lekområden och överväga fredningstider och områdesavstängningar och andra åtgärder, efter behov. Forskningen ska tillhandahålla information om viktiga biologiska och ekologiska parametrar, livscyklar och beteendemässiga egenskaper samt identifiering av potentiella parnings-, yngel- och uppväxtområden.

Artikel 31

Håbrand (*Lamna nasus*)

1. Det är förbjudet att ombord behålla, omlasta eller landa delar eller hela kroppar av håbrand som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat.
2. Unionens fångstfartyg ska omedelbart, och utan att tillfoga skada, släppa exemplar av håbrand som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat, när dessa exemplar halas in till fartygssidan.

Artikel 32

Storögd rävhaj (*Alopias superciliosus*)

1. Det är förbjudet att ombord behålla, omlasta eller landa delar eller hela kroppar av storögd rävhaj som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat.
2. Unionens fångstfartyg ska omedelbart, och utan att tillfoga skada, släppa exemplar av storögd rävhaj som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat, när dessa exemplar halas in till fartygssidan.

Artikel 33

Mako (*Isurus oxyrinchus*)

Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att minska fiskedödligheten vid riktat fiske efter mako och ska, som en del i den årsrapport som avses i artikel 71, rapportera till kommissionen om de framsteg som görs.

Artikel 34

Årfenhaj (*Carcharhinus longimanus*)

1. Det är förbjudet att ombord behålla, omlasta eller landa delar eller hela kroppar av årfenhaj som fångas i samband med fisken som bedrivs inom ramen för Iccat.
2. Unionens fångstfartyg ska omedelbart, och utan att tillfoga skada, släppa exemplar av årfenhaj som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat, när dessa exemplar halas in till fartygssidan.

Artikel 35

Hammarhajar

1. Det är förbjudet att ombord behålla, omlasta eller landa delar eller hela kroppar av hammarhajar av familjen *Sphyrnidae* (med undantag för *Sphyrna tiburo*) som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat.
2. Unionens fångstfartyg ska omedelbart, och utan att tillfoga skada, släppa exemplar av hammarhaj som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat, när dessa exemplar halas in till fartygssidan.

Artikel 36

Silkeshaj (*Carcharhinus falciformis*)

1. Det är förbjudet att ombord behålla, omlasta eller landa delar eller hela kroppar av silkeshaj som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat.
2. Unionens fångstfartyg ska omedelbart, och utan att tillfoga skada, släppa exemplar av silkeshaj som fångas i samband med fiske som bedrivs inom ramen för Iccat, senast innan fångsten stuvats i lastrummen, med vederbörlig hänsyn till besättningsmedlemmarnas säkerhet.
3. Snörpvads-/ringnotsfartyg från unionen som deltar i fiske inom ramen för Iccat ska vidta kompletterande åtgärder för att öka överlevnaden för silkeshajar som fångas oavsiktligt. Medlemsstaterna ska, som en del i den årsrapport som avses i artikel 71, rapportera till kommissionen om de framsteg som görs.

Artikel 37

Provtagning på hajarter som utförs av vetenskapliga observatörer och andra bemyndigade personer

1. Genom undantag från förbudet mot att ombord behålla håbrand, storögd rävhaj, årfenhaj, hammarhaj (av familjen *Sphyrnidae*, med undantag för *Sphyrna tiburo*) och silkeshaj, i enlighet med artiklarna 31, 32, 34, 35 och 36, ska det vara tillåtet för vetenskapliga observatörer eller enskilda personer som är bemyndigade av den avtalsslutande parten att, under yrkesfiskeinsatser, samla in biologiska prover förutsatt att följande villkor uppfylls:
 - a) De biologiska proverna samlas endast in från djur som är döda när de halas in.

- b) De biologiska proverna tas inom ramen för ett forskningsprojekt som anmälts till Iccats ständiga kommitté för forskning och statistik och som tagits fram med hänsyn till de forskningsprioriteringar som rekommenderats av kommittén. Forskningsprojektet bör inkludera detaljerade handlingar som anger målet med projektet, vilka metoder som ska användas, antal och typ av prover som ska samlas in samt när och var insamlingen av proverna ska ske.
 - c) De biologiska proverna förvaras ombord fram till landnings- eller omlastningshamnen.
 - d) Tillståndet från flaggmedlemsstaten eller, när det gäller befraktade fartyg, från den befraktande avtalsslutande parten och flaggmedlemsstaten, måste åtfölja alla prover som samlas in i enlighet med denna artikel fram till den slutliga landningshamnen. Sådana prover och andra delar av de för provtagningen utvalda exemplaren får inte saluföras eller säljas.
2. Biologiska prov som avses i punkt 1 kan i synnerhet omfatta ryggrad, vävnader, reproduktionsorgan, magar, hudprover, valvula spiralis, käkar, hel fisk eller skelett för taxonomiska studier och inventeringar av faunan.
3. Provtagningsomgången får inledas först när tillståndet från den berörda medlemsstaten har utfärdats.

KAPITEL VI

Havsfåglar

Artikel 38

Begränsningsåtgärder för att skydda havsfåglar i området mellan 20° Syd och 25° Syd

1. Alla fartyg som fiskar mellan 20° och 25° Syd ska medföra och använda linor med färgglada remsor avsedda att skrämja bort fåglar (toriliner) och toristolpar som uppfyller de krav och kompletterande riktlinjer som anges i bilaga V.
2. Toriliner ska alltid monteras innan långrev sätts ut i vattnet.
3. Där det är praktiskt möjligt ska en andra toristolpe och torilina användas vid tillfällen då fågeltätheten eller fåglarnas aktivitet är hög.
4. Reservtoriliner ska medföras på alla fartyg och vara klara för omedelbar användning.
5. Långrevsfartyg som fiskar efter svärdfisk med monofyllångrevsredskap ska undantas från kraven i punkterna 1, 2 och 3, med förbehåll för att följande villkor uppfylls:
 - a) Långrevarna sätts ut under natten, där natt definieras som perioden mellan nautisk solnedgång och nautisk soluppgång enligt den nautiska almanackan för solnedgång och soluppgång på den geografiska position där fisket utförs.
 - b) Ett sänke på minst 60 g placerat högst 3 meter från kroken används för att åstadkomma bästa möjliga sjunkhastighet.

Flaggmedlemsstaterna för fartyg som omfattas av det undantag som anges i första stycket ska informera kommissionen om de vetenskapliga resultaten av deras observatörstäckning för dessa fartyg.

Artikel 39

Begränsningsåtgärder för att skydda havsfåglar i området söder om 25° Syd

Långrevsfartyg ska använda minst två av följande begränsningsåtgärder i enlighet med de krav och kompletterande riktlinjer som fastställs i bilaga V:

- a) Utsättning av redskap på natten med minimal däckbelysning.
- b) Linor med färgglada remsor avsedda att skrämja bort fåglar (toriliner).
- c) Revar med sänken.

Artikel 40

Rapporteringskyldigheter för havsfåglar

1. Långrevsfartyg ska samla in uppgifter om interaktion med havsfåglar, inklusive oavsiktliga fångster, och överlämna dessa till flaggmedlemsstaten. Medlemsstaterna ska vidarebefordra uppgifterna till kommissionen senast den 30 juni varje år. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat utan dröjsmål.
2. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om hur de genomför de åtgärder som fastställs i artiklarna 38 och 39 och om hur genomförandet av unionens handlingsplan för att minska oavsiktliga fångster av havsfåglar i fiskeredskap framskrider.

KAPITEL VII

Havssköldpaddor

Artikel 41

Allmänna bestämmelser i fråga om havssköldpaddor

1. Snörpvads-/ringnotsfartyg ska undvika att inringa havssköldpaddor och ska frisläppa havssköldpaddor som inringats eller insnärjts i en snörpvad/ringnot eller i en FAD-anordning. De ska rapportera interaktioner mellan snörpvadar/ringnotar eller FAD-anordningar och havssköldpaddor till sin flaggmedlemsstat.
2. Pelagiska långrevsfartyg ska medföra och använda säker utrustning för manipulering, lösgörande och frisläppande av havssköldpaddor med kapacitet att frisläppa havssköldpaddor på ett sätt som ger maximala överlevnadschanser.
3. Fiskare på pelagiska långrevsfartyg ska använda den utrustning som avses i punkt 2 i enlighet med bilaga VI för att ge maximala överlevnadschanser för havssköldpaddorna.
4. Medlemsstaterna ska utbilda fiskare på pelagiska långrevsfartyg i säker teknik för manipulering och frisläppande.

Artikel 42

Rapporteringskyldigheter i fråga om havssköldpaddor

1. Medlemsstaterna ska samla in och senast den 30 juni varje år till kommissionen översända information om sina fiskefartygs interaktioner med havssköldpaddor, per redskapstyp, i fiske som bedrivs inom ramen för Iccat. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat senast den 31 juli varje år. Denna information ska omfatta följande:
 - a) Fångstnivåer, redskapskaraktistik, tidpunkter och positioner, målarter samt status (dvs. om enskilda exemplar kastats överbord döda eller släppts tillbaka levande).
 - b) Uppgifter om interaktioner med havssköldpaddor fördelade per art.
 - c) Arten av krokning eller insnärjning (inbegripet i FAD-anordningar), typ av bete, krokarnas storlek och typ, och storleken på djuret.
2. Medlemsstaterna ska, som en del i den årsrapport som avses i artikel 71, rapportera till kommissionen om genomförandet av artikel 41 och om andra relevanta åtgärder som har vidtagits för att med avseende på fiske inom ramen för Iccat genomföra riktlinjerna för att minska dödligheten för havssköldpaddor vid fiskeinsatser, som offentliggjordes 2010 av Livsmedels- och jordbruksorganisationen (FAO).

KAPITEL VIII

Fiskemöjligheter för blåfenad tonfisk och svärdfisk

Artikel 43

Allmän princip

I enlighet med artikel 17 i förordning (EU) nr 1380/2013 ska medlemsstaterna vid fördelning av de fiskemöjligheter för bestånden av blåfenad tonfisk och svärdfisk som är tillgängliga för dem tillämpa transparenta och objektiva kriterier, inbegripet miljömässiga, sociala och ekonomiska kriterier, samt sträva efter att rättvist fördela nationella kvoter mellan olika flottsegment, med särskild hänsyn tagen till traditionellt och icke-industriellt fiske, och efter att ge incitament till unionsfiskefartyg som använder selektiva fiskeredskap eller miljövänligare fiskemetoder.

AVDELNING III

GEMENSAMMA KONTROLLÅTGÄRDER

KAPITEL I

Tillstånd

Artikel 44

Iccats register över stora fiskefartyg

1. I enlighet med bestämmelserna i en Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor⁽¹⁾ ska medlemsstaterna utfärda tillstånd för stora fiskefartyg som för deras flagg att fiska efter, behålla ombord, omlasta eller landa Iccat-arter i Iccats konventionsområde.

⁽¹⁾ Förförandennummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

2. Medlemsstaterna ska, så snart tillståndet utfärdas, översända förteckningarna över stora fiskefartyg med tillstånd enligt punkt 1 till kommissionen. Kommissionen ska utan dröjsmål översända dessa uppgifter till Iccats sekretariat för införande i Iccats register över stora fiskefartyg.
3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen utan dröjsmål och senast inom 30 dagar om varje eventuell händelse som kräver ett tillägg till, någon strykning från eller ändring i Iccats register över stora fiskefartyg. Kommissionen ska senast 45 dagar efter dagen för en sådan händelse överlämna denna information till Iccats sekretariat.
4. Stora fiskefartyg som inte är införda i Iccats register över stora fartyg ska inte tillåtas fiska efter, behålla ombord, omlasta eller landa Iccat-arter från Iccats konventionsområde. Artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1380/2013 ska inte tillämpas i dessa fall.

KAPITEL II

Befraktning

Artikel 45

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på andra befraktningsavtal än bareboat-charter, mellan unionens och avtalsslutande parter fångstfartyg, där de unionsfångstfartyg som berörs inte byter flagg.

Artikel 46

Allmänna bestämmelser

1. Unionsfångstfartyg får delta i ett befraktningsavtal med avtalsslutande parter endast om de i egenskap av befraktade fartyg uppfyller följande villkor:
 - a) De befraktade fartygen ska ha ett fisketillstånd som utfärdats av den befraktande avtalsslutande parten och får inte vara upptagna i Iccats IUU-förteckning.
 - b) De befraktade fartygen ska inte ges tillstånd att fiska enligt fler än ett befraktningsavtal under samma period.
 - c) De befraktade fartygens fångster får endast lossas i de befraktande avtalsslutande parternas hamnar, såvida inte annat föreskrivs i befraktningsavtalet.
 - d) Befraktningsföretaget ska vara lagligt etablerat i den befraktande avtalsslutande parten.
2. All omlastning till havs ska vederbörligen ha godkänts i förväg av den befraktande avtalsslutande parten och ska vara förenlig med kapitel IV i denna avdelning.

Artikel 47

Anmälan

1. Flaggmедlemsstaten ska anmäla sitt godkännande av befraktningsavtalet till kommissionen vid tidpunkten för ingåendet av befraktningsavtalet.
2. Om kommissionen inte har begärt ytterligare information inom 15 kalenderdagar från den anmälan som avses i punkt 1, får det befraktade fartyget inleda den berörda fiskeverksamheten.
3. Flaggmедlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om avslutandet av varje befraktning.
4. Kommissionen ska utan dröjsmål vidarebefordra den information som avses i punkterna 1 och 3 till Iccats sekretariat.

KAPITEL III

Fångstkontroll

Artikel 48

Efterlevnad av krav vad gäller kvoter och minsta tillåtna storlekar

1. Senast den 20 augusti varje år ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in uppgifter om det föregående årets fångster av Iccat-arter som omfattas av kvoter och om efterlevnaden av kraven vad gäller minsta tillåtna storlekar.

2. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat senast den 15 september varje år.

Artikel 49

Fångstprovtagning

1. Provtagning på fångster i syfte att få bättre kunskaper om biologin hos de relevanta Iccat-arterna och för att uppskatta de nödvändiga parametrarna för en utvärdering av dem ska utföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1004 ⁽¹⁾ och kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/1251 ⁽²⁾, och *Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fishes*, som offentliggjorts av Iccat 1990.
2. Kommissionen får anta genomförandeakter med avseende på detaljerade krav för sådan fångstprovtagning som avses i punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 75.2.

Artikel 50

Rapportering av fångst och fiskeansträngning

1. Om inte annat fastställs av kommissionen i syfte att iaktta de årliga frister som fastställts av Iccat ska medlemsstaterna senast den 30 juni varje år översända följande uppgifter till kommissionen (uppdrag I-data):
 - a) Uppgifter om flottans egenskaper för det föregående året.
 - b) Uppskattningar av årliga nominella fångster (inbegripet uppgifter om bifångster och utkast) rörande Iccat-arter för det föregående året.
2. Om inte annat fastställs av kommissionen i syfte att iaktta de årliga frister som fastställts av Iccat ska medlemsstaterna senast den 30 juni varje år översända följande uppgifter (uppdrag II-data) rörande Iccat-arter till kommissionen:
 - a) Det föregående årets fångst och fiskeansträngning med detaljerade uppgifter om plats och tid. Dessa uppgifter ska inbegripa uppskattningar av mängden fisk som kastats överbord och antalet frisläppta exemplar med uppgift om status (döda eller levande).
 - b) Alla uppgifter de förfogar över när det gäller fångster inom fritidsfisket för det föregående året.
3. Kommissionen ska utan dröjsmål vidarebefordra all information som avses i punkterna 1 och 2 till Iccats sekretariat.
4. Kommissionen får anta genomförandeakter med avseende på detaljerade krav för uppdrag I- och II-data som avses i punkterna 1 respektive 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 75.2.

KAPITEL IV

Omlastning

Artikel 51

Tillämpningsområde

1. Detta kapitel ska tillämpas på omlastning enligt följande:
 - a) Omlastningar som utförs inom Iccats konventionsområde när det gäller Iccat-arter och andra arter som fångats tillsammans med dessa arter.
 - b) Omlastningar som utförs utanför Iccats konventionsområde när det gäller Iccat-arter som fångats i Iccats konventionsområde och andra arter som fångats tillsammans med dessa arter.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1004 av den 17 maj 2017 om upprättande av en unionsram för insamling, förvaltning och användning av data inom fiskerisektorn och till stöd för vetenskaplig rådgivning rörande den gemensamma fiskeripolitiken och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 199/2008 (EUT L 157, 20.6.2017, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/1251 av den 12 juli 2016 om antagande av ett flerårigt unionsprogram för insamling, förvaltning och utnyttjande av data inom sektorerna för fiske och vattenbruk för perioden 2017–2019 (EUT L 207, 1.8.2016, s. 113).

2. Genom undantag från punkt 1 b ska detta kapitel inte tillämpas på omlastningar till havs utanför Iccats konventionsområde av fisk som fångats i Iccats konventionsområde och där omlastningen ingår i ett program för omlastning som införts av en annan regional fiskeriförvaltningsorganisation för tonfisk.
3. Detta kapitel ska inte tillämpas på harpunfartyg som deltar i omlastning av färsk svärdfisk till havs.

Artikel 52

Omlastning i hamn

1. Alla omlastningar ska äga rum i utsedda hamnar, utom omlastningar som utförs av stora pelagiska långrevsfartyg i enlighet med artiklarna 53–60.
2. Unionsfiskefartyg ska uppfylla de krav som anges i bilaga VII när de genomför omlastningar i hamn.
3. Denna artikel ska inte påverka tillämpningen av artiklarna 17–22 i förordning (EG) nr 1224/2009 och artiklarna 4, 6, 7 och 8 i förordning (EG) nr 1005/2008.

Artikel 53

Omlastning till havs

Omlastningar till havs som görs av stora pelagiska långrevsfartyg ska utföras i enlighet med artiklarna 54–60.

Artikel 54

Iccats register över transportfartyg

1. Medlemsstaterna ska utfärda tillstånd, i enlighet med bestämmelserna i en Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor ⁽¹⁾, till transportfartyg att ta emot omlastningar till havs från stora pelagiska långrevsfartyg i Iccats konventionsområde.
2. Medlemsstaterna ska, så snart tillståndet utfärdas, översända förteckningarna över transportfartyg med tillstånd enligt punkt 1 till kommissionen. Kommissionen ska utan dröjsmål översända dessa uppgifter till Iccats sekretariat för införande i Iccats register över transportfartyg.
3. Flaggmедlemsstaterna ska utan dröjsmål meddela kommissionen alla eventuella tillägg till, strykningar från eller ändringar i sina förteckningar över transportfartyg. Kommissionen ska utan dröjsmål vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat.
4. Den anmälan som avses i punkterna 2 och 3 ska vara i det format och ha den utformning som fastställs av Iccats sekretariat och ska innehålla följande uppgifter:
 - Fartygets namn, registreringsnummer.
 - Iccat-registernummer (i förekommande fall).
 - IMO-nummer (i förekommande fall).
 - Tidigare namn (i förekommande fall).
 - Den flagg som fartyget tidigare fört (i förekommande fall).
 - Tidigare uppgifter om strykning ur andra register (i förekommande fall).
 - Internationell radioanropssignal.
 - Typ av fartyg, längd och bruttoregisterton och lastkapacitet.
 - Ägares och operatörers namn och adress.
 - Tidsperiod som godkänts för omlastning.
5. Omlastning till havs enligt artikel 53 får endast tas emot av transportfartyg som finns upptagna i Iccats register över transportfartyg.

⁽¹⁾ Förförandennummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

Artikel 55

Tillstånd till stora pelagiska långrevsfartyg att utföra omlastning i Iccats konventionsområde

1. Medlemsstaterna ska utfärda tillstånd, i enlighet med bestämmelserna i en Europaparlamentets och rådets förordning om hållbar förvaltning av externa fiskeflottor ⁽¹⁾, till stora pelagiska långrevsfartyg som för deras flagg att utföra omlastning till havs.
2. Medlemsstaterna ska, så snart tillståndet utfärdas, översända förteckningarna över stora pelagiska långrevsfartyg som har tillstånd enligt punkt 1 till kommissionen. Kommissionen ska utan dröjsmål vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat.
3. Flaggmedlemsstaterna ska utan dröjsmål meddela kommissionen alla eventuella tillägg till, strykningar från eller ändringar i sina förteckningar över stora pelagiska långrevsfartyg med tillstånd att utföra omlastning till havs. Kommissionen ska utan dröjsmål vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat.
4. Den anmälan som avses i punkterna 2 och 3 ska vara i det format och ha den utformning som fastställs av Iccats sekretariat och ska innehålla följande uppgifter:
 - Fartygets namn, registreringsnummer.
 - Iccat-registernummer.
 - Tidsperiod som godkänts för omlastning till havs.
 - Flagg, namn och registreringsnummer för det eller de transportfartyg som har tillstånd att assistera ett eller flera stora pelagiska långrevsfartyg.

Artikel 56

Förhandsgodkännande för omlastning till havs

1. För omlastning som utförs av stora pelagiska långrevsfartyg i vatten som lyder under en avtalsslutande parts jurisdiktion ska ett förhandstillstånd utfärdas av den avtalsslutande parten. Originalen eller en kopia av tillståndet ska förvaras ombord på fartyget och på begäran ställas till förfogande för Iccats regionala observatör.
2. Stora pelagiska långrevsfartyg ska inte tillåtas omlasta till havs såvida de inte har fått förhandstillstånd från sin flaggmedlemsstat. Originalen eller en kopia av dokumentationen av detta tillstånd ska behållas ombord på fartyget och på begäran ställas till förfogande för den regionala Iccat-observatören.
3. För att få de förhandstillstånd som avses i punkterna 1 och 2 ska befälhavaren på eller ägaren till det stora pelagiska långrevsfartyget minst 24 timmar före den planerade omlastningen anmäla följande uppgifter till sin flaggmedlemsstats myndigheter och till den avtalsslutande kustparten:
 - a) Namnet på det stora pelagiska långrevsfartyget och dess nummer i Iccats register över stora pelagiska långrevsfartyg med tillstånd att utföra omlastning till havs.
 - b) Transportfartygets namn och dess nummer i Iccats register över transportfartyg.
 - c) Uppgift om den produkt som ska omlastas, per art, om arten är känd, och om möjligt per bestånd.
 - d) Uppgift om de kvantiteter Iccat-arter, om möjligt per bestånd, som ska omlastas.
 - e) De kvantiteter av andra arter som fångats tillsammans med Iccat-arter, per art, om arten är känd, som ska omlastas.
 - f) Datum och plats för omlastningen.
 - g) Det geografiska ursprunget för fångsterna per art och, i tillämpliga fall, per bestånd, i överensstämmelse med Iccats statistiska områden.

Artikel 57

Iccats omlastningsdeklaration

1. Befälhavaren på eller ägaren till det stora pelagiska långrevsfartyget ska senast 15 dagar efter omlastningen fylla i Iccats omlastningsdeklaration och överföra den till sin flaggmedlemsstat och till den avtalsslutande kustparten.

⁽¹⁾ Förförandennummer 2015/0289(COD), ännu ej offentliggjord i EUT.

2. Befälhavaren på det mottagande transportfartyget ska inom 24 timmar efter det att omlastningen avslutats fylla i och överföra Iccats omlastningsdeklaration till Iccats sekretariat, till den avtalsslutande part vars flagg det stora pelagiska långrevsfartyget för och till transportfartygets egen flaggmedlemsstat, med angivande av transportfartygets nummer i Iccats register över transportfartyg.
3. Befälhavaren på det mottagande transportfartyget ska senast 48 timmar före landning överföra Iccats omlastningsdeklaration till de behöriga myndigheterna i landningsstaten, med angivande av transportfartygets nummer i Iccats register över transportfartyg.
4. Alla Iccat-arter och andra arter fångade tillsammans med dessa arter som landas i eller importeras till en avtalsslutande parts område eller territorium, antingen i oerett tillstånd eller efter att ha beretts ombord, och som omlastas till havs ska åtföljas av Iccats omlastningsdeklaration fram till dess att den första försäljningen har ägt rum.

Artikel 58

Iccats regionala observatörsprogram för omlastning till havs

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att alla transportfartyg som omlastar till havs har en regional Iccat-observatör ombord i enlighet med Iccats regionala observatörsprogram för omlastning till havs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VIII.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 73 i förordning (EG) nr 1224/2009 ska den regionala Iccat-observatören ha i uppgift att kontrollera att bestämmelserna i detta kapitel efterlevs och, i synnerhet, huruvida de omlastade kvantiteterna överensstämmer med den rapporterade fångsten i Iccats omlastningsdeklaration och med de fångster som registrerats i fiskefartygets loggbok.
3. Det är förbjudet för fartyg att påbörja eller fortsätta omlastning i Iccats konventionsområde utan en regional Iccat-observatör ombord, utom i fall av force majeure som anmälts på vederbörligt sätt till Iccats sekretariat.

Artikel 59

Rapporteringskyldigheter

1. Flaggmedlemsstaten för stora pelagiska långrevsfartyg som har omlastat och flaggmedlemsstaten för transportfartyg som har mottagit omlastningar under det föregående året ska senast den 15 augusti varje år sända följande till kommissionen:
 - a) De kvantiteter av Iccat-arter, per art och om möjligt per bestånd, som omlastades under det föregående året.
 - b) De kvantiteter av andra arter som fångats tillsammans med Iccat-arter, per art, om arten är känd, och som omlastades under det föregående året.
 - c) Förteckningen över de stora pelagiska långrevsfartyg som har omlastat under det föregående året.
 - d) En övergripande rapport omfattande en utvärdering av innehållet och slutsatserna i rapporterna från de regionala Iccat-observatörerna på de transportfartyg som har mottagit omlastning från flaggmedlemsstaternas stora pelagiska långrevsfartyg.
2. Kommissionen ska vidarebefordra den information som mottagits enligt punkt 1 till Iccats sekretariat senast den 15 september varje år.

Artikel 60

Överensstämmelse mellan rapporterade uppgifter

Flaggmedlemsstaterna för stora pelagiska långrevsfartyg som gör omlastningar till havs ska granska den information som mottagits enligt denna förordning för att fastställa överensstämmelsen mellan de rapporterade fångsterna, omlastningarna och landningarna för varje fartyg, vid behov även i samarbete med landningsstaten. Denna kontroll ska utföras på ett sådant sätt att fartyget utsätts för minsta möjliga störning eller olägenhet och så att den inte förorsakar någon försämring av fiskens kvalitet.

KAPITEL V

Vetenskapligt observatörsprogram

Artikel 61

Inrättande av nationella vetenskapliga observatörsprogram

1. Medlemsstaterna ska inrätta nationella vetenskapliga observatörsprogram för att säkerställa följande:
 - a) Minst 5 % observatörstäckning för fiskeansträngningen inom vart och ett av följande fisken: pelagiskt långrevsfiske, snörpvads-/ringnotsfiske och spöfiske.
 - b) För befraktade fartyg, genom undantag från led a, minst 10 % observatörstäckning för fiskeansträngningen inom vart och ett av följande fisken: pelagiskt långrevsfiske, snörpvads-/ringnotsfiske och spöfiske.
 - c) En representativ täckning i tid och rum av flottans insatser i syfte att säkerställa att lämpliga och användbara data samlas in, med beaktande av de enskilda flottornas och fiskenas egenskaper.
 - d) Datainsamling avseende alla aspekter av fisket, inklusive fångst, i enlighet med artikel 63.1.
2. Den observatörstäckning som avses i punkt 1 a och b ska beräknas enligt följande:
 - a) I antal drag eller fiskeresor för snörpvads-/ringnotsfiske.
 - b) I antal fiskedagar, drag eller fiskeresor för pelagiskt långrevsfiske.
 - c) I antal fiskedagar för spöfiske.
3. För fartyg med en total längd på under 15 meter och när en extraordinär säkerhetsrisk föreligger som förhindrar placering av en observatör ombord får, genom undantag från punkt 1 a, en medlemsstat använda en alternativ vetenskaplig övervakningsmetod. Denna alternativa metod ska säkerställa en täckning som är jämförbar med den som anges i punkt 1 a och en likvärdig datainsamling. Den berörda medlemsstaten ska beskriva den alternativa metoden i detalj för kommissionen.
4. Kommissionen ska överlämna den detaljerade beskrivningen av den alternativa metod som avses i punkt 3 till Iccats ständiga kommitté för forskning och statistik, för utvärdering. Alternativa metoder ska godkännas av Iccat-kommissionen vid Iccats årsmöte, före genomförandet.

Artikel 62

De vetenskapliga observatörernas kvalifikationer

Medlemsstaterna ska säkerställa att observatörer har följt den utbildning som krävs, är välkvalificerade och har godkänts innan de placeras ut. Observatörerna ska ha följande kvalifikationer:

- a) Tillräcklig kunskap och erfarenhet för att kunna identifiera arter och samla in uppgifter om olika redskapskombinationer.
- b) Tillräcklig kunskap om Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder.
- c) Förmåga att göra korrekta iakttagelser och registrera de data som ska samlas in enligt programmet.
- d) Förmåga att samla in biologiska prov.
- e) Inte vara en besättningsmedlem på det fiskefartyg som är föremål för observation.
- f) Inte vara anställd av ett företag vars fartyg deltar i det fiske som är föremål för observation.

Artikel 63

De vetenskapliga observatörernas ansvarsområden

1. Medlemsstaterna ska särskilt kräva av observatörerna att de
 - a) registrerar och rapporterar information om fiskeverksamheten, som minst ska omfatta följande:
 - i) Data vad gäller total målfångst och bifångst och totala utkast (inbegripet hajar, havssköldpaddor, marina däggdjur och havsfåglar), storlekssammansättning, status (dvs. som behållits ombord, kastats överbord döda, släppts levande) och biologiska prover för livcykelstudier (t.ex. könskörtlar, otoliter, fenestrålar, fjäll).

- ii) Uppgifter om fiskeinsats, inbegripet fångstplatsens koordinater (latitud och longitud), uppgifter om fiskeansträngning (t.ex. antal drag, antal krokar etc.), datum för varje fiskeinsats, inklusive, i tillämpliga fall, start- och stopptider för fiskeverksamheten,
 - b) observera och registrera tillämpningen av bifångstbegränsande åtgärder och annan relevant information,
 - c) lägga fram alla förslag som de anser skulle kunna förbättra bevarandeåtgärdernas och den vetenskapliga övervakningens ändamålsenlighet.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillförlitliga datainsamlingsprotokoll används, vid behov även fotografier eller filmkameror.
 3. Fartygens befälhavare ska säkerställa lämpligt tillträde till fartyget och dess verksamhet så att observatörerna kan utföra sina uppdrag på ett ändamålsenligt sätt.

Artikel 64

Inlämning av insamlade uppgifter

Senast den 30 juni varje år ska medlemsstaterna lämna in de uppgifter som samlats in inom ramen för deras nationella vetenskapliga observatörsprogram till kommissionen. Kommissionen ska vidarebefordra uppgifterna till Iccats sekretariat senast den 31 juli varje år.

KAPITEL VI

Kontroll av tredjeländers fiskefartyg i medlemsstaternas hamnar

Artikel 65

Rapporteringskyldigheter vad gäller utsedda hamnar och kontaktpunkter

1. Medlemsstater som önskar bevilja tillträde till sina hamnar för fiskefartyg från tredjeland som ombord medför Iccat-arter eller fiskeriprodukter som härrör från Iccat-arter, vilka inte tidigare har landats eller omlastats i hamnar, ska
 - a) utse de egna hamnar till vilka fiskefartyg från tredjeland får begära tillträde enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 1005/2008,
 - b) utse en kontaktpunkt för mottagande av ett förhandsmeddelande enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1005/2008,
 - c) utse en kontaktpunkt för överföring av hamninspektionsrapporter i enlighet med artikel 66 i den här förordningen.
2. Medlemsstaterna ska översända eventuella ändringar av förteckningen över utsedda hamnar och kontaktpunkter till kommissionen senast 30 dagar innan ändringarna träder i kraft. Kommissionen ska anmäla denna information till Iccats sekretariat minst 14 dagar innan ändringarna träder i kraft.

Artikel 66

Rapporteringskyldigheter vad gäller hamninspektioner

1. Den medlemsstat som genomför inspektionen ska översända en kopia av hamninspektionsrapporten enligt artikel 10.3 i förordning (EG) nr 1005/2008 till kommissionen senast 10 dagar efter den dag då inspektionen avslutades. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariat senast 14 dagar efter den dag då inspektionen avslutades.
2. Om hamninspektionsrapporten inte kan översändas inom den period på 10 dagar som avses i punkt 1 ska den inspekterande medlemsstaten inom den perioden underrätta kommissionen om skälen till förseningen samt om när rapporten kommer att lämnas in.
3. Om den information som samlats in under inspektionen ger belägg för att anta att ett tredjelands fartyg har begått en överträdelse av Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder, ska artikel 11 i förordning (EG) nr 1005/2008 tillämpas.

KAPITEL VII

Tillsynsåtgärder

Artikel 67

Påstådda överträdelser som rapporteras av medlemsstaterna

1. Utöver de krav som fastställs i artikel 48.4 i förordning (EG) nr 1005/2008 ska medlemsstaterna till kommissionen senast 140 dagar före Iccats årsmöte lämna all dokumenterad information som visar på möjliga brister i de avtalsslutande parternas tillämpning av Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder. Kommissionen ska granska informationen och, om lämpligt, vidarebefordra den till Iccats sekretariat minst 120 dagar före Iccats årsmöte.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna förteckningen över de fångstfartyg med en total längd på 12 meter eller mer samt över de beredningsfartyg, bogserbåtar och fartyg som deltar i omlastning samt de stödfartyg, vilka påståtts bedriva IUU-fiske i Iccats konventionsområde under det innevarande eller föregående året, åtföljd av bevis till stöd för antagandet om IUU-fiske. Förteckningen ska lämnas in senast 140 dagar före Iccats årsmöte. Kommissionen ska granska denna information och, om den är tillräckligt dokumenterad, vidarebefordra den till Iccats sekretariat senast 120 dagar före Iccats årsmöte med avseende på upprättandet av Iccats preliminära IUU-förteckning.

Artikel 68

Iccats preliminära IUU-förteckning

Medlemsstaterna ska noga övervaka de fartyg som finns upptagna i Iccats preliminära IUU-förteckning, som skickas ut av Iccats sekretariatschef, i syfte att fastställa vilken verksamhet som bedrivs av dessa fartyg och konstatera eventuella ändringar vad gäller fartygens namn, flagg eller registrerade ägare.

Artikel 69

Påstådd bristande efterlevnad som rapporteras av Iccats sekretariatschef

1. All information om en misstänkt bristande efterlevnad från en medlemsstats sida som kommissionen mottar från Iccats sekretariatschef ska utan dröjsmål översändas till den berörda medlemsstaten.
2. Den berörda medlemsstaten ska senast 45 dagar före Iccats årsmöte förse kommissionen med resultaten av alla utredningar som görs i samband med anklagelserna om bristande efterlevnad och med uppgifter om alla åtgärder som vidtagits för att åtgärda efterlevnadsproblemen. Kommissionen ska vidarebefordra informationen till Iccats sekretariatschef minst 30 dagar före Iccats årsmöte.

Artikel 70

Påstådda överträdelser som rapporteras av en avtalsslutande part

1. Medlemsstaterna ska utse en kontaktpunkt som ska motta hamninspektionsrapporter från de avtalsslutande parterna.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen översända eventuella ändringar vad gäller den kontaktpunkt som avses i punkt 1 senast 30 dagar innan sådana ändringar träder i kraft. Kommissionen ska vidarebefordra denna information till Iccats sekretariat minst 14 dagar innan ändringarna träder i kraft.
3. Om den kontaktpunkt som utsetts av en medlemsstat mottar en hamninspektionsrapport från en avtalsslutande part innehållande bevis för att ett fiskefartyg som för den medlemsstatens flagg har begått en överträdelse av Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder, ska medlemsstaten utan dröjsmål utreda överträdelserna och underrätta kommissionen om utredningsläget inom 160 dagar efter mottagandet av hamninspektionsrapporten och om de eventuella tillsynsåtgärder som har vidtagits.
4. Om flaggmedlemsstaten inte kan iaktta den tidsfrist som avses i punkt 3 ska den underrätta kommissionen om orsakerna till dröjsmålet och om när rapporten om utredningsläget kommer att läggas fram.
5. Kommissionen ska vidarebefordra uppgifterna till Iccats sekretariat inom 180 dagar från mottagandet av hamninspektionsrapporten och ska i den årsrapport som avses i artikel 71 lämna uppgifter om utredningsläget och om eventuella tillsynsåtgärder som vidtas av flaggmedlemsstaten.

AVDELNING IV

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 71***Årsrapport**

1. Senast den 20 augusti varje år ska medlemsstaterna överlämna en årsrapport till kommissionen för det föregående kalenderåret med information om fiske, forskning, statistik, förvaltning, inspektioner, åtgärder för att bekämpa IUU-fiske samt eventuella kompletterande uppgifter när så är lämpligt.
2. Årsrapporten ska innehålla information om de åtgärder som vidtagits för att begränsa bifångsterna och minska utkasten, och om all relevant forskning på detta område.
3. Kommissionen ska sammanställa de uppgifter som tagits emot i enlighet med punkterna 1 och 2 och utan dröjsmål vidarebefordra dessa till Iccats sekretariat.
4. Kommissionen får anta genomförandeakter med avseende på detaljerade krav rörande formatet för den årsrapportering som avses i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 75.2.

*Artikel 72***Konfidentialitet**

De data som samlas in och utbyts inom ramen för denna förordning ska behandlas i enlighet med tillämpliga regler om konfidentialitet i enlighet med artiklarna 112 och 113 i förordning (EG) nr 1224/2009.

*Artikel 73***Ändringsförfarande**

1. Där det är nödvändigt för att i unionsrätten genomföra ändringar av befintliga Iccat-rekommendationer som blir bindande för unionen, samt i den mån ändringarna av unionsrätten inte går längre än Iccat-rekommendationerna, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 74 i syfte att ändra följande:

- a) Bilagorna II–VIII.
 - b) De frister som fastställs i artiklarna 7.1, 8, 9.1, 10.2, 14.1 och 14.3, 18, 20.2, 20.3 och 20.4, 22.2, 23.1 och 23.2, 26.1 och 26.3, 40.1, 42.1, 44.3, 47.2, 48.1 och 48.2, 50.1 och 50.2, 56.3, 57.1, 57.2 och 57.3, 59.1 och 59.2, 64, 65.2, 66.1 och 66.2, 67.1 och 67.2, 69.2, 70.2, 70.3 och 70.5 samt 71.1.
 - c) Det område som anges i artikel 14.1 b.
 - d) De minsta tillåtna storlekar som anges i artiklarna 19.1 och 19.2, 24.2, 29.2 och 29.3.
 - e) De toleransgränser som anges i artiklarna 19.2 och 19.3, 21 och 24.3.
 - f) De tekniska specifikationer för krokar och långrevrar som anges i artiklarna 25 och 38.5 b.
 - g) Den vetenskapliga observatörstäckning som fastställs i artiklarna 29.1 och 61.1 a och b.
 - h) Den typ av information och data som anges i artiklarna 11.1, 11.2 och 11.3, 12, 20.2, 26.1, 42.1, 50.1 och 50.2, 54.4, 55.4, 56.3 och 59.1.
 - i) Det högsta antal mätbojar som anges i artikel 9.4.
2. Ändringar som antas i enlighet med punkt 1 ska strikt begränsas till genomförandet av ändringar av den berörda Iccat-rekommendationen i unionsrätten.

*Artikel 74***Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 73 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 3 december 2017. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem 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 73 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 73 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 75

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för fiske och vattenbruk som inrättats genom artikel 47 i förordning (EU) nr 1380/2013. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 76

Ändringar av förordning (EG) nr 1936/2001

I förordning (EG) nr 1936/2001, ska artiklarna 4, 5, 6, 6a, 7, 8a, 8b, 8c, 9, 9a och 10–19 utgå.

Artikel 77

Ändringar av förordning (EG) nr 1984/2003

Förordning (EG) nr 1984/2003 ska ändras på följande sätt:

- a) I artikel 3 ska följande led läggas till:
 - ”g) stora fiskefartyg: fiskefartyg med en total längd på 20 meter eller mer,
 - h) stora pelagiska långrevsfartyg: pelagiska långrevsfartyg med en total längd på 24 meter eller mer.”
- b) I artikel 4.2 ska följande led läggas till:
 - ”c) Om fisket har bedrivits av ett stort fiskefartyg ska statistikdokumentet endast godtas om fartyget är upptaget i Iccats register över fartyg”.
- c) I artikel 5.2 ska följande led läggas till:
 - ”c) Om fisket har bedrivits av ett stort fiskefartyg ska statistikdokumentet endast valideras om fartyget är upptaget i Iccats register över fartyg”.
- d) I kapitel 2 ska följande avsnitt läggas till:

”Avsnitt 4

Krav som ska uppfyllas av medlemsstaterna med avseende på omlastade produkter i Iccats konventionsområde

Artikel 7a

Statistikdokument och rapportering

1. Vid valideringen av statistikdokument ska flaggmedlemsstaten för stora pelagiska långrevsfartyg se till att omlastningarna är förenliga med de fångstmängder som rapporterats av varje sådant fartyg.

2. Flaggmölemsstaten för stora pelagiska långrevsfartyg ska validera statistikdokument för omlastad fisk, efter att ha bekräftat att omlastning har utförts i enlighet med artiklarna 51–58 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2107 (*). Bekräftelsen ska grundas på de uppgifter som erhållits genom Iccats regionala observatörsprogram för omlastning till havs.

3. Medlemsstaterna ska kräva att arter som omfattas av program för statistikdokument och som fångats av stora pelagiska långrevsfartyg i Iccats konventionsområde, när de importeras till medlemsstaternas område eller territorium, åtföljs av statistikdokument som validerats för de fartyg på Iccats förteckning över stora pelagiska långrevsfartyg som har tillstånd att lasta om till havs och av en kopia av Iccats omlastningsdeklaration.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2107 av den 15 november 2017 om införande av förvaltnings-, bevarande- och kontrollåtgärder som ska tillämpas i konventionsområdet för Internationella kommissionen för bevarande av tonfisk i Atlanten (Iccat) och om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1936/2001, (EG) nr 1984/2003 och (EG) nr 520/2007 (EUT L 315, 30.11.2017, s. 1)."

Artikel 78

Ändringar av förordning (EG) nr 520/2007

I förordning (EG) nr 520/2007 ska artikel 4.1, avdelning II och bilagorna II, III och IV utgå.

Artikel 79

Ikraftträdande

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 15 november 2017.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

M. MAASIKAS

Ordförande

BILAGA I

ICCAT-ARTER

Familj	Latinskt namn	Svenskt namn
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Wahoo
	<i>Allothunnus fallai</i>	Slank tonfisk
	<i>Auxis rochei</i>	Auxid
	<i>Auxis thazard</i>	Fregattauxid
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Tunnina
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Fjärilstonfisk
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Bonit
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Ostrimmig pelamid
	<i>Sarda</i>	Ryggstrimmig pelamid
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Brasiliansk kungsmakrill
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Kungsmakrill
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Fläckig kungsmakrill
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Karibisk kungsmakrill
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Afrikansk kungsmakrill
	<i>Thunnus alalunga</i>	Långfenad tonfisk
	<i>Thunnus albacares</i>	Gulfenad tonfisk
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Karibisk tonfisk
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Sydlig tonfisk
	<i>Thunnus obesus</i>	Storögd tonfisk
	<i>Thunnus thynnus</i>	Blåfenad tonfisk
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Segelfisk
	<i>Makaira indica</i>	Svart marlin
	<i>Makaira nigricans</i>	Blå marlin
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Vit marlin
	<i>Tetrapturus belone</i>	Medelhavsspjutfisk
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Rundfjällig spjutfisk
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Långnosad spjutfisk
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Svärdfisk
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Storögd rävhaj
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Silkeshaj
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Årfenhaj
	<i>Prionace glauca</i>	Blåhaj

Familj	Latinskt namn	Svenskt namn
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Mako
	<i>Lamna nasus</i>	Håbrand
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Hammarhajar
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Guldmakrill

BILAGA II

**RIKTLINJER FÖR UTARBETANDE AV FÖRVALTNINGSPLANER FÖR ANORDNINGAR SOM SAMLAR FISK
(FAD-ANORDNINGAR)**

FAD-förvaltningsplanen för en avtalsslutande parts snörpvads-/ringnotsfartygs- eller spöfiskefartygsflottor måste innehålla följande:

1. Beskrivning
 - a) FAD-typer: AFAD = förankrade, DFAD = drivande
 - b) Typ av sjömärke/boj
 - c) Högsta antal FAD-anordningar som får utplaceras per snörpvads-/ringnotsfartyg och per FAD-typ
 - d) Minsta avstånd mellan AFAD-anordningar
 - e) Policy för minskning och användning av oavsiktliga bifångster
 - f) Beaktande av interaktion med andra redskapstyper
 - g) Förklaring eller policy vad gäller "FAD-ägande"
 2. Institutionella bestämmelser
 - a) Institutionellt ansvar för FAD-förvaltningsplanen
 - b) Ansökningsförfarande för godkännande av FAD-utplacering
 - c) Skyldigheter för fartygsägare och befälhavare vad gäller FAD-utsättning och FAD-användning
 - d) Policy för utbyte av FAD-anordningar
 - e) Kompletterande rapporteringsskyldigheter utöver denna förordning
 - f) Konfliktlösningspolitik avseende FAD-anordningar
 - g) Uppgifter om eventuella områdesavstängningar eller fredningstider, t.ex. territorialvatten, farleder, närhet till icke-industriellt fiske osv
 3. Konstruktionsspecifikationer och konstruktionskrav för FAD-anordningar
 - a) Konstruktionsegenskaper för FAD-anordningar (beskrivning)
 - b) Belysningskrav
 - c) Radarreflektorer
 - d) Synlighetsavstånd
 - e) FAD-märken och FAD-identifiering
 - f) Märken och identifiering för radiobojar (krav om serienummer)
 - g) Märken och identifiering för bojar med ekolod (krav om serienummer)
 - h) Satellitsändare-mottagare
 - i) Forskning om biologiskt nedbrytbara FAD-anordningar
 - j) Förebyggande av förlust eller efterlämnande av FAD-anordningar
 - k) Förvaltning av bärgning av FAD-anordningar
 4. Tillämpningsperiod för FAD-förvaltningsplanen
 5. Medel för att övervaka och se över genomförandet av FAD-förvaltningsplanen
-

FÖRTECKNING ÖVER ANTALET FAD-ANORDNINGAR SOM SÄTTS UT KVARTALSVIS

FAD-identifiering		FAD-anordningar och typer av elektronisk utrustning		Konstruktionsegenskaper för FAD-anordningar				Anmärkning
FAD-märke	Tillhörande sjömärke ID	FAD-typ	Typ av tillhörande sjömärke och/eller elektronisk utrustning	FAD: flytande del		FAD: hängande undervattensstruktur		
				Dimensioner	Material	Dimensioner	Material	
(¹)	(¹)	(²)	(³)	(⁴)	(⁵)	(⁴)	(⁶)	(⁷)
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

(¹) Om FAD-märke och identifiering för tillhörande sjömärke (Beacon ID) saknas eller är oläsliga, ange detta och lämna all tillgänglig information som kan göra det möjligt att identifiera FAD-anordningens ägare.

(²) Förankrad FAD-anordning, drivande naturlig FAD-anordning eller drivande artificiell FAD-anordning.

(³) T.ex. GPS, ekolod, osv. Om ingen elektronisk utrustning är kopplad till FAD-anordningen, ange att sådan utrustning saknas.

(⁴) T.ex. bredd, längd, höjd, djup, maskstorlek osv.

(⁵) Ange strukturens material och materialet i den täckande delen och om de är biologiskt nedbrytbara.

(⁶) T.ex. nät, rep, palmblad, osv., och ange materialets insnärjande egenskaper och/eller om det är biologiskt nedbrytbart.

(⁷) Uppgifter om belysnings-specifikationer, radarreflektorer och synlighetsavstånd ska anges i detta avsnitt.

BILAGA IV

KRAV BETRÄFFANDE OBSERVATÖRSPROGRAM FÖR FARTYG SOM FISKAR EFTER TROPISK TONFISK I DE GEOGRAFISKA OMRÅDEN DÅR FREDNINGSTIDEN OCH OMRÅDESAVSTÄNGNINGEN TILLÄMPAS

1. Observatörerna ska ha följande kvalifikationer för att fullgöra sina uppgifter:
 - Tillräcklig erfarenhet för att kunna identifiera arter och redskap.
 - Tillräcklig kunskap om Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder, styrkt genom ett intyg utfärdat av medlemsstaterna och grundad på Iccats riktlinjer för utbildning.
 - Förmåga att göra noggranna iakttagelser och registrera dessa.
 - Tillfredsställande kunskaper i det lands språk vars flagg det observerade fartyget för.
2. Observatörerna ska inte tillhöra besättningen på det fiskefartyg som observeras och ska
 - a) vara medborgare i någon av de avtalsslutande parterna,
 - b) ha förmåga att utföra de uppgifter som anges i punkt 3,
 - c) inte ha aktuella ekonomiska intressen eller vinstintressen i fisket efter tropisk tonfisk.

Observatörens uppgifter

3. Observatörens uppgifter ska särskilt vara följande:
 - a) Att övervaka hur fiskefartyget efterlever de relevanta bevarande- och förvaltningsåtgärder som antagits av Iccat-kommissionen.
Observatörerna ska särskilt
 - i) registrera och rapportera om den fiskeverksamhet som utförs,
 - ii) observera och uppskatta fångster och kontrollera de uppgifter som förs in i loggboken,
 - iii) observera och registrera fartyg som kan tänkas fiska i strid med Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder,
 - iv) kontrollera fartygets position under fångstverksamheten,
 - v) utföra vetenskapligt arbete, exempelvis insamling av uppdag II-data på begäran av Iccat, på grundval av direktiv från Iccats ständiga kommitté för forskning och statistik.
 - b) Att utan dröjsmål, med vederbörlig hänsyn till sin egen säkerhet, rapportera allt fiske i förbindelse med FAD-anordningar som har bedrivits av fartyget i det område och under den period som avses i artikel 11.
 - c) Att upprätta allmänna rapporter med sammanställning av information som insamlats enligt denna punkt 3 och ge befälhavaren möjlighet att lägga till relevant information i rapporterna.
4. Observatörerna ska behandla alla uppgifter som rör fiskefartygens fiskeverksamhet och omlastningar konfidentiellt och skriftligt godkänna detta krav som villkor för utnämning till observatör.
5. Observatörerna ska uppfylla de krav som fastställs i lagar och andra författningar i den flaggmedlemsstat som har jurisdiktion över det fartyg som observatören tilldelats.
6. Observatörerna ska respektera den hierarki och de allmänna uppföranderegler som gäller för all personal på fartyg, förutsatt att dessa regler inte inkräktar på observatörens skyldigheter enligt detta program eller på de skyldigheter som anges i punkt 7.

Flaggmedlemsstatens skyldigheter

7. Det ansvar som fiskefartygens och deras befälhavares flaggmedlemsstat har gentemot observatörerna ska särskilt omfatta följande:
 - a) Observatörerna ska ges tillgång till fartygets personal och till redskap och utrustning.

- b) För att observatörerna lättare ska kunna utföra sina uppgifter enligt punkt 3 ska de på begäran också ges tillträde till följande utrustning, om sådan finns på det fartyg för vilket de har utsetts:
 - i) Utrustning för satellitnavigering.
 - ii) Radarskärmar, när sådana används.
 - iii) Elektroniska kommunikationsmedel.
 - c) Observatörerna ska beredas inkvartering, vari ingår kost, logi och tillgång till lämpliga sanitära anläggningar, av samma standard som den inkvartering som tillhandahålls fartygsbefäl.
 - d) Observatörerna ska ges tillräckligt utrymme på bryggan eller i styrhytten för att kunna utföra kontorsarbete samt erforderligt utrymme på däck för att utföra sina observationsuppgifter.
 - e) Flaggmedlemsstaten ska se till att befälhavare, besättning och fartygsägare inte hindrar, trakasserar, stör, påverkar, besticker eller försöker besticka observatörerna som utför sina uppgifter.
-

BILAGA V

TEKNISKA MINIMISTANDARER FÖR BEGRÄNSNINGSÅTGÄRDER

Begränsningsåtgärd	Beskrivning	Specifikation
Utsättning av redskap på natten med minimal däcksbelysning.	Ingen utsättning mellan nautisk soluppgång och nautisk solnedgång. Däcksbelysningen begränsas till ett minimum.	Nautisk solnedgång och nautisk soluppgång anges i tabellerna för relevant latitud, lokal tid och lokalt datum i Nautical Almanac. Minimal däcksbelysning bör inte leda till brott mot minimistandarderna för säkerhet och navigering.
Linor med färgglada remsor avsedda att skrämma bort fåglar (torilinor).	Torilinor ska användas vid utsättning av långrev i syfte att avskräcka fåglar från att närma sig tafsén.	Fartyg med en längd på 35 m eller mer: — Använd minst 1 torilina. Där det är praktiskt lämpligt uppmanas fartygen att använda en extra toristolpe och torilina för att skrämma bort fåglar vid tillfällen då fågeltätheten eller fåglarnas aktivitet är hög. Båda torilinorna bör användas samtidigt, en på vardera sidan av den långrev som satts ut. — Den del av torilinorna som befinner sig i luften måste vara minst 100 m lång. — Långa remsor av tillräcklig längd för att nå vattenytan vid lugnt väder ska användas. — Långa remsor ska sitta i intervall om högst 5 m. För fartyg med en längd under 35 m: — Använd minst 1 torilina. — Den del av torilinan som befinner sig i luften måste vara minst 75 m lång. — Långa och/eller korta (men längre än 1 m) remsor ska användas och sitta i intervall enligt följande: — Korta: intervall på högst 2 m. — Långa: intervall på högst 5 m för torilins första 55 m. Ytterligare riktlinjer för utformning och användning av torilinor anges i de kompletterande riktlinjerna för utformning och användning av torilinor nedan.
Revar med sänken	Sänken bör fästas på tafsén innan den sätts ut enligt följande:	Mer än totalt 45 g vikter fästa inom 1 m från kroken eller mer än totalt 60 g vikter fästa inom 3,5 m från kroken eller mer än totalt 98 g vikter fästa inom 4 m från kroken.

KOMPLETTERANDE RIKTLINJER FÖR UTFORMNING OCH ANVÄNDNING AV TORILINOR**Inledning**

Tekniska minimistandarder för användning av toriliner återfinns i tabellen ovan. Dessa kompletterande riktlinjer har tagits fram som hjälp vid utarbetningen och genomförandet av reglerna om toriliner för långrevsfartyg. Dessa riktlinjer är relativt detaljerade, men förbättringar av torilinornas ändamålsenlighet och effektivitet genom försök med toriliner uppmuntras inom ramen för kraven i tabellen ovan. Riktlinjerna tar hänsyn till olika miljömässiga aspekter och driftsaspekter såsom väderleksförhållanden, utsättningsfart och fartygsstorlek, som alla påverkar torilinornas prestation och utformning när det gäller att skydda betet från fåglarna. Torilins utformning och användning får ändras för att ta hänsyn till dessa variabler, under förutsättning att linans effektivitet inte äventyras. Vidareutveckling av torilins utformning pågår och riktlinjerna kommer därför att ses över i framtiden.

Torilins utformning

1. En lämplig anordning som släpas i vattnet på den del av torilinan som befinner sig i vattnet kan förbättra sträckningen av den del av linan som befinner sig i luften.
2. Delen ovanför vattenytan ska vara tillräckligt lätt och kunna röra sig på ett oförutsägbart sätt så att fåglarna inte vänjer sig vid den, men vara tillräckligt tung för att inte böjas av vinden.
3. Linan fästs bäst med en rejäl kättingslänk vid fartyget så att den inte trasslar in sig.
4. Remsorna ska vara gjorda av ett iögonfallande material som ger livliga oförutsägbara rörelser (t.ex. starkt tunt snöre överdraget med röd plast) och hänger ner från torilinan med en rejäl trevägsslekare (återigen för att förhindra intrassling).
5. Varje remsa ska i sin tur bestå av två eller flera delar.
6. Varje remspar bör vara fastgjort med en klämma som kan tas av så att linan kan stuvas problemfritt.

Användning av toriliner

1. Linan ska hänga från en stolpe fastgjord i fartyget. Toristolpen ska vara så hög som möjligt så att linan skyddar betet en bra bit från fartygets akter och inte trasslar in sig i fiskeredskapet. Ju högre stolpe desto bättre skydd av betet. Till exempel kan en stolpe med en höjd av 7 meter ovanför vattenytan ge cirka 100 meter betesskydd.
2. Om fartyg bara använder en torilina bör denna sättas på vindsidan i förhållande till de sänkta betena. Om de agnade krokarna satts utanför kölvattnet bör torilins fästpunkt vid fartyget sitta flera meter utanför fartygssidan på den sida av fartyget där betena har satts ut. Om fartyget använder två toriliner bör de agnade krokarna sättas ut inom det område som avgränsas av de två torilinorna.
3. Användning av flera toriliner uppmuntras för att skydda betena från fåglar i ännu högre grad.
4. Eftersom det finns risk för att linorna går av eller trasslar in sig bör det medföras extra toriliner ombord så att skadade linor kan ersättas och fisket fortsätta utan avbrott. Brytlänkar kan monteras på torilinan för att minimera säkerhets- och driftsproblem om ett långrevsflöte skulle snärja in sig i den del av torilinan som befinner sig i vattnet.
5. När det fiskas med en maskin som kastar ut bete måste torilinan och maskinen synkroniseras så att en maskin kastar betet direkt i det område som skyddas av torilinan. Om det används en maskin (eller flera maskiner) som kan kasta bete både åt babord och åt styrbord, bör det finnas två toriliner.
6. När tafsar läggs ut manuellt bör fiskare säkerställa att de agnade krokarna och de avsnitt av tafsens som är lindade kastas ut under skydd av torilinan, så att propellerturbulensen undviks då denna kan bromsa sjunkhastigheten.
7. Fiskare uppmuntras att installera manuella, elektriska eller hydrauliska vinschar för att underlätta utsättning och inhalning av toriliner.

BILAGA VI

DETALJERADE KRAV FÖR FRISLÄPPANDE AV HAVSSKÖLDPADDOR

Metoder för säker manipulering:

- i) När en havssköldpadda ska tas upp ur vattnet ska en lämplig korg eller håv användas för att ta ombord havssköldpaddor som fastnat i krokar eller snärjts i redskap. Havssköldpaddor får inte dras upp ur vattnet med en fiskelina som är fästad vid eller har snärjt havssköldpaddans kropp. Om havssköldpaddan inte kan tas upp ur vattnet på ett säkert sätt bör besättningen skära av linan så nära kroken som möjligt utan att tillfoga havssköldpaddan någon ytterligare onödig skada.
- ii) I fall där havssköldpaddor tas ombord ska fartygsoperatörer eller besättning bedöma det skick i vilket de havssköldpaddor som fångats eller snärjts befinner sig, innan de släpps. Havssköldpaddor som har svårt att röra sig eller som är avtrubbade ska behållas ombord i den mån det är praktiskt möjligt och ska, innan de släpps tillbaka, undsättas på ett sätt som innebär att sannolikheten för att de kommer att överleva blir maximal. Dessa metoder beskrivs närmare i FAO:s riktlinjer för att minska dödligheten bland havssköldpaddor vid fiske.
- iii) I den mån det är praktiskt genomförbart ska manipulering av havssköldpaddor i samband med fiskeinsatser eller inom ramen för nationella observatörsprogram (t.ex. märkning) ske på ett sätt som är förenligt med FAO:s riktlinjer för att minska dödligheten bland havssköldpaddor vid fiske.

Användning av linavbitare:

- i) Långrevsfartyg ska medföra linavbitare ombord och använda dessa när det inte är möjligt att avlägsna kroken utan att skada havssköldpaddan när den ska släppas.
- ii) Andra typer av fartyg som använder redskap som kan snärja havssköldpaddor ska medföra linavbitare ombord och använda dem för att på ett säkert sätt avlägsna redskapet och släppa tillbaka havssköldpaddorna i havet.

Användning av anordningar för att avlägsna krokar:

- i) Långrevsfartyg ska ombord medföra anordningar som effektivt kan avlägsna krokar från havssköldpaddor.
- ii) När kroken har svalts ska inga försök göras att avlägsna kroken. I stället måste linan skäras av så nära kroken som möjligt utan att havssköldpaddan åsamkas någon ytterligare onödig skada.

—

BILAGA VII

OMLASTNING I HAMN

1. Omlastning i hamn utförd av unionsfartyg eller i unionens hamnar, av tonfisk och tonfiskliknande arter samt andra arter som fångas tillsammans med dessa arter i Iccats konventionsområde, ska ske enligt följande förfaranden:

Anmälningsskyldigheter

2. Fiskefartyg

- 2.1 Minst 48 timmar före omlastning ska fiskefartygets befälhavare anmäla namnet på transportfartyget samt datum och tidpunkt för omlastningen till hamnstatens myndigheter.

- 2.2 Fiskefartygets befälhavare ska vid tidpunkten för omlastningen informera sin flaggmedlemsstat om

- de kvantiteter tonfisk och tonfiskliknande arter, om möjligt per bestånd, som ska omlastas,
- de kvantiteter av andra arter som fångats tillsammans med tonfisk och tonfiskliknande arter, per art, om arten är känd, som ska omlastas,
- datum och plats för omlastningen,
- det mottagande transportfartygets namn, registreringsnummer och flagg, och
- det geografiska ursprunget för fångsterna per art och, i tillämpliga fall, per bestånd, i överensstämmelse med Iccats statistiska områden.

- 2.3 Befälhavaren på det berörda fiskefartyget ska senast 15 dagar efter omlastningen fylla i och till sin flaggmedlemsstat överföra Iccats omlastningsdeklaration, i tillämpliga fall tillsammans med fartygets nummer i Iccats register över fiskefartyg.

3. Mottagande fartyg

- 3.1 Senast 24 timmar före början samt vid slutet av omlastningen ska befälhavaren på det mottagande transportfartyget underrätta hamnstatens myndigheter om de kvantiteter fångst av tonfisk och tonfiskliknande arter som omlastats till det mottagande fartyget, och inom 24 timmar fylla i och överföra Iccats omlastningsdeklaration till de behöriga myndigheterna.

- 3.2 Befälhavaren på det mottagande transportfartyget ska minst 48 timmar före landning fylla i och överföra Iccats omlastningsdeklaration till de behöriga myndigheterna i landningsstaten.

Samarbete mellan hamn- och landningsstat

4. Hamnstaten och landningsstaten enligt föregående punkter ska granska den information som mottas i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga, inbegripet i samarbete med den avtalsslutande part vars flagg fiskefartyget för, när så behövs för att fastställa överensstämmelsen mellan varje fartygs rapporterade fångster, omlastningar och landningar. Denna kontroll ska utföras på ett sådant sätt att fartyget utsätts för minsta möjliga störning och olägenhet och så att försämring av fiskens kvalitet undviks.

Rapportering

5. Varje flaggmedlemsstat för fiskefartyg ska i sin årliga rapport till Iccat lämna uppgifter om de omlastningar som gjorts av deras fartyg.

BILAGA VIII

ICCATS REGIONALA OBSERVATÖRSPROGRAM FÖR OMLASTNING TILL HAVS

1. Medlemsstaterna ska kräva att transportfartyg som finns upptagna i Iccats register över fartyg med tillstånd att ta emot omlastningar i Iccats konventionsområde och som omlastar till havs har en regional Iccat-observatör ombord under varje omlastning i Iccats konventionsområde.
2. Observatörerna ska utses av Iccat och ska placeras ombord på transportfartyg med tillstånd att ta emot omlastningar i Iccats konventionsområde från stora pelagiska långrevsfartyg som för flagg från de avtalsslutande parter som genomför Iccats regionala observatörsprogram.

Utseende av observatörer

3. De utsedda observatörerna ska ha följande kvalifikationer för att fullgöra sina uppgifter:
 - Visad förmåga att identifiera Iccat-arter och fiskeredskap, och det rekommenderas kraftigt att företräde ges åt personer med tidigare erfarenhet från observatörsuppdrag ombord på pelagiska långrevsfartyg.
 - Tillräcklig kunskap om Iccats bevarande- och förvaltningsåtgärder.
 - Förmåga att göra noggranna iakttagelser och registrera dessa på ett korrekt sätt.
 - Tillfredsställande kunskaper i språket i det observerade fartygets flaggstat.

Observatörens skyldigheter

4. Observatörerna ska
 - a) ha fullgjort den tekniska utbildning som krävs enligt de riktlinjer som fastställts av Iccat,
 - b) inte vara medborgare i det mottagande transportfartygets flaggstat,
 - c) kunna utföra de uppgifter som fastställs i punkt 5,
 - d) vara upptagna i den förteckning över observatörer som förs av Iccat,
 - e) inte vara medlemmar av besättningen på det stora pelagiska långrevsfartyget eller transportfartyget eller vara anställda av det företag som äger det stora pelagiska långrevsfartyget eller transportfartyget.
5. Observatören ska övervaka att det stora pelagiska långrevsfartyget och transportfartyget följer de relevanta bevarande- och förvaltningsåtgärder som antagits av Iccat. Observatörens uppgifter ska särskilt vara följande:
 - 5.1 Besöka det stora pelagiska långrevsfartyg som har för avsikt att lasta om till ett transportfartyg, med beaktande av de aspekter som tas upp i punkt 9 och innan omlastningen sker, i syfte att
 - a) kontrollera giltigheten av fiskefartygets tillstånd eller licens att fånga tonfisk och tonfiskliknande arter samt eventuella andra arter som fångas tillsammans med dessa arter i Iccats konventionsområde,
 - b) inspektera fiskefartygets förhandstillstånd för omlastning till havs utfärdat av den avtalsslutande part som är flaggstat och, om tillämpligt, av kuststaten,
 - c) kontrollera och registrera den sammanlagda kvantiteten fångst ombord per art och, om möjligt, per bestånd, och de kvantiteter som ska omlastas till transportfartyget,
 - d) kontrollera att det satellitbaserade kontrollsystemet för fartyg (VMS) fungerar och granska loggboken och kontrollera uppgifterna i denna, om möjligt,
 - e) kontrollera om någon del av fångsten ombord härstammar från överföringar från andra fartyg och kontrollera dokumentationen om sådana överföringar,
 - f) om det finns tecken på att fartyget har deltagit i någon form av överträdelser, omedelbart rapportera överträdelsen eller överträdelserna till befälhavaren på transportfartyget (med vederbörlig hänsyn tagen till eventuella säkerhetsaspekter) och till det företag som genomför observatörsprogrammet, som omedelbart ska vidarebefordra rapporten till myndigheterna i den avtalsslutande part vars flagg fiskefartyget för och
 - g) registrera resultatet av utförda arbetsuppgifter ombord på fiskefartyget i observatörsrapporten.

5.2 Observera transportfartygets verksamhet och

- a) registrera och rapportera om den omlastningsverksamhet som utförs,
- b) kontrollera fartygets position under omlastningen,
- c) observera och uppskatta de kvantiteter av tonfisk och tonfiskliknande arter som omlastats per art, om arten är känd, och om möjligt, per bestånd,
- d) observera och uppskatta de kvantiteter av andra arter som fångats tillsammans med tonfisk och tonfiskliknande arter, per art, om arten är känd,
- e) kontrollera och registrera det berörda stora pelagiska långrevsfartygets namn och Iccat-nummer,
- f) kontrollera uppgifterna i omlastningsdeklarationen, inbegripet genom jämförelse med det stora pelagiska långrevsfartygets loggbok, om möjligt,
- g) certifiera uppgifterna i omlastningsdeklarationen,
- h) kontrasignera omlastningsdeklarationen och
- i) observera och uppskatta produktkvantiteterna per art när dessa lossas i den hamn där observatören har gått iland för att kontrollera att de överensstämmer med de kvantiteter som mottagits under omlastningen till havs.

5.3 Observatören ska vidare

- a) upprätta en dygnsrapport avseende transportfartygets omlastningsverksamhet,
 - b) upprätta allmänna rapporter med sammanställning av information som insamlats i enlighet med observatörens arbetsuppgifter och ge befälhavaren möjlighet att lägga till relevant information i rapporterna,
 - c) lämna den allmänna rapport som avses i led b till Iccats sekretariat inom 20 dagar efter observationsperiodens slut,
 - d) utföra alla andra uppgifter som fastställs av Iccat.
6. Observatörerna ska behandla all information som rör det stora pelagiska långrevsfartygets fiskeverksamhet och all information som rör fartygets ägare konfidentiellt och skriftligt godkänna detta krav som villkor för att utses till observatör.
 7. Observatörerna ska uppfylla de krav som fastställs i lagar och andra författningar i flaggmedlemsstaten för och, om tillämpligt, den kuststat som har jurisdiktion över det fartyg som observatören tilldelats.
 8. Observatörerna ska respektera den hierarki och de allmänna regler för uppförande som gäller för alla fartygsbesättningar, förutsatt att dessa regler inte inkräktar på observatörernas skyldigheter enligt detta program eller på fartygsbesättningens skyldigheter enligt punkt 9.

Transportfartygets flaggstats ansvar

9. De villkor som är förknippade med genomförandet av det regionala observatörsprogrammet i förhållande till transportfartygens flaggstater och deras befälhavare ska i synnerhet omfatta följande:
 - a) Observatörerna ska ges tillgång till fartygets personal, till relevant dokumentation och till redskap och utrustning.
 - b) För att observatörerna lättare ska kunna utföra sina arbetsuppgifter enligt punkt 5 ska de på begäran också ges tillträde till följande utrustning, om sådan finns på det fartyg för vilket de har utsetts:
 - i) Utrustning för satellitnavigering.
 - ii) Radarskärmar, när sådana används.
 - iii) Elektroniska kommunikationsmedel.
 - iv) Våg som används för vägning av omlastad produkt.
 - c) Observatörerna ska beredas inkvartering, inklusive kost, logi och tillgång till lämpliga sanitära anläggningar, som är av samma standard som den inkvartering som tillhandahålls fartygsbefäl.
 - d) Observatörerna ska ges tillräckligt utrymme på bryggan eller i styrhytten för att kunna utföra kontorsarbete samt erforderligt utrymme på däck för att utföra sina observationsuppgifter.

- e) Observatörerna ska tillåtas att fastställa den mest fördelaktiga platsen och metoden för att kunna bevaka omlastningar och uppskatta de arter/bestånd och kvantiteter som omlastats. Befälhavaren på transportfartyget ska, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och praktiska aspekter, tillgodose observatörernas behov, däribland att på begäran tillfälligt placera produkten på transportfartygets däck så att observatörerna kan inspektera den, och ge observatörerna tillräcklig tid att fullgöra sina uppgifter. Observationerna ska utföras på ett sätt som stör så lite som möjligt och så att de omlastade produkternas kvalitet inte äventyras.
- f) Mot bakgrund av bestämmelserna i punkt 10 ska befälhavaren på transportfartyget säkerställa att observatören ges all nödvändig assistans för att säkerställa en säker transport mellan transportfartyget och fiskefartyget om väderförhållanden och andra villkor tillåter ett sådant utbyte.
- g) Flaggstaterna ska säkerställa att befälhavare, besättning och fartygsägare inte hindrar, trakasserar, stör, påverkar, besticker eller försöker besticka observatörer som utför sina uppgifter.

Det stora pelagiska långrevsfartygets ansvar under omlastningar

- 10. Observatörer ska tillåtas besöka fiskefartyget, om väderförhållanden och andra villkor tillåter, och ska ges tillgång till all personal, all relevant dokumentation och alla utrymmen på fartyget som de behöver för att fullgöra sina åligganden enligt punkt 5. Fiskefartygets befälhavare ska säkerställa att observatören ges all nödvändig assistans för att säkerställa en säker transport mellan transportfartyget och fiskefartyget. Om förhållandena skulle vara sådana att de utgör en oacceptabel risk för observatörens välbefinnande, så att ett besök ombord på det stora pelagiska långrevsfartyget inte är möjligt innan omlastningen inleds, får omlastningsverksamheten ändå utföras.

Avgifter för observatörer

- 11. Kostnaderna för genomförandet av programmet ska finansieras av de avtalsslutande parter vars flagg de stora pelagiska långrevsfartyg som önskar utföra omlastningar för. Avgiften ska beräknas på grundval av den totala kostnaden för programmet. Avgiften ska betalas till ett särskilt konto som innehas av Iccats sekretariat och Iccats sekretariat ska förvalta kontot för genomförandet av programmet.
 - 12. Inga stora pelagiska långrevsfartyg får delta i programmet för omlastning till havs om de avgifter som krävs enligt punkt 11 inte har erlagts.
-

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2108

av den 15 november 2017

om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg

(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) För att en hög säkerhetsnivå, och därigenom passagerarnas förtroende, enligt gemensamma säkerhetsnormer som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG ⁽³⁾ ska kunna upprätthållas, och för att bevara lika villkor, är det nödvändigt att förbättra tillämpningen av det direktivet. Direktiv 2009/45/EG bör endast vara tillämpligt på de passagerarfartyg för vilka det direktivets säkerhetsnormer utformades. Ett antal specifika fartygstyper bör därför undantas från det direktivets tillämpningsområde, särskilt tenderbåtar, segelfartyg och fartyg som transporterar, exempelvis till havsbaserade anläggningar, utbildad personal som inte deltar i fartygets verksamhet.
- (2) Tenderbåtar som medförs ombord på fartyg används för att transportera passagerare från passagerarfartyg direkt till land och tillbaka, längs den rutt som är den kortaste säkra ruten. De är inte lämpliga för, och bör inte användas för, andra typer av tjänster, såsom sightseeingutflykter längs kuster. Sådana utflykter bör tillhandahållas av fartyg som uppfyller kuststatens krav för passagerarfartyg enligt bland annat IMO:s riktlinjer (MSC.1/Circ. 1417 om riktlinjer för tenderbåtar för passagerarfartyg). Medlemsstaterna och kommissionen bör främja diskussioner inom IMO, i syfte att se över riktlinjerna för att öka säkerheten. Kommissionen bör bedöma behovet av att göra riktlinjerna obligatoriska.
- (3) Direktiv 2009/45/EG är inte tillämpligt på passagerarfartyg som inte drivs mekaniskt. Segelfartyg bör inte certifieras i enlighet med det direktivet när den mekaniska framdrivningen på dessa fartyg endast är avsedd att användas som hjälp och i nödsituationer. Kommissionen bör därför bedöma behovet av gemensamma europeiska krav för denna kategori av passagerarfartyg senast 2020.
- (4) Havsbaserade anläggningar betjänas av fartyg som transporterar industripersonal. Denna industripersonal är skyldig att med godkänt resultat genomgå obligatorisk säkerhetsutbildning och uppfylla vissa obligatoriska krav avseende medicinsk lämplighet. Industripersonalen bör därför omfattas av andra och specifika säkerhetsbestämmelser som ligger utanför tillämpningsområdet för detta direktiv. Medlemsstaterna och kommissionen bör aktivt stödja IMO:s pågående arbete beträffande säkerhetsnormer för fartyg inom offshoresektorn med hänvisning till IMO:s resolution MSC.418(97).

⁽¹⁾ EUT C 34, 2.2.2017, s. 167.

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

- (5) Programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) har visat att inte alla medlemsstater certifierar fartyg i aluminium enligt direktiv 2009/45/EG. Detta skapar en ojämlik situation som undergräver målet att uppnå en gemensam hög säkerhetsnivå för passagerare som färdas ombord på fartyg på inrikes resa i unionen. För att undvika olikheter vid tillämpningen till följd av skilda tolkningar av definitionen av aluminium som ett likvärdigt material och tillämpligheten av motsvarande brandskyddsnormer, som leder till olika tolkningar av direktivets tillämpningsområde, bör definitionen av *likvärdigt material* i direktiv 2009/45/EG förtydligas. Medlemsstaterna bör kunna välja strängare åtgärder för förebyggande av bränder i enlighet med bestämmelserna i det här direktivet om ytterligare säkerhetskrav.
- (6) Ett betydande antal passagerarfartyg byggda i aluminiumlegering erbjuder regelbundna och ofta förekommande sjöförbindelser mellan olika hamnar i en och samma medlemsstat. På grund av att efterlevnaden av kraven i detta direktiv skulle få allvarliga konsekvenser för denna transportverksamhet och de därmed förknippade socioekonomiska förhållandena samt ekonomiska och tekniska följder för existerande och nya fartyg, bör de medlemsstaterna ha möjlighet att under en begränsad tidsperiod tillämpa nationell rätt på sådana passagerarfartyg, samtidigt som de säkerställer att säkerhetsnivån upprätthålls på lämpligt sätt.
- (7) För att öka den rättsliga klarheten och enhetligheten, och därmed höja säkerhetsnivån, bör ett antal definitioner och hänvisningar uppdateras och ytterligare anpassas till motsvarande internationella bestämmelser eller unionsbestämmelser. I samband med detta bör särskild försiktighet iaktas så att inte det nuvarande tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG ändras. Särskilt definitionen av traditionsfartyg bör anpassas bättre till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG ⁽¹⁾, samtidigt som de nuvarande kriterierna för byggnadsår och typ av material behålls. Definitionen av fritidsfartyg bör anpassas bättre till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (1974 års Solaskonvention).
- (8) Med tanke på proportionalitetsprincipen har nuvarande föreskrivande krav som härrör från 1974 års Solaskonvention visat sig vara svåra att anpassa till små passagerarfartyg med en längd under 24 meter. Dessutom är små fartyg huvudsakligen byggda av andra material än stål. Därför har endast ett mycket begränsat antal sådana fartyg certifierats enligt direktiv 2009/45/EG. Då inga specifika säkerhetsproblem föreligger och inga lämpliga normer föreskrivs i direktiv 2009/45/EG bör fartyg med en längd under 24 meter därför undantas från det direktivets tillämpningsområde och omfattas av särskilda säkerhetsnormer som fastställs av medlemsstaterna, som har bättre förutsättningar att bedöma de lokala trafikbegränsningarna för dessa fartyg när det gäller avstånd till land eller hamn och väderförhållanden. Vid fastställande av dessa normer bör medlemsstaterna beakta de riktlinjer som ska offentliggöras av kommissionen. Dessa riktlinjer bör när så är lämpligt beakta eventuella internationella överenskommelser och konventioner från IMO samt undvika att införa ytterligare krav utöver befintliga internationella bestämmelser. Kommissionen uppmanas att snarast möjligt anta sådana riktlinjer.
- (9) För att ytterligare förenkla definitionerna av fartområden som föreskrivs i direktiv 2009/45/EG och minimera bördan för medlemsstaterna bör överflödiga eller olämpliga kriterier tas bort. Samtidigt som säkerhetsnivån bibehålls bör definitionen av fartområden som fartyg i klasserna C och D får trafikera förenklas genom att kriteriet "där nödställda kan ta sig i land" tas bort och avståndet till "en skyddad plats" tas bort med avseende på fastställandet av fartområden. En viss kuststräckas lämplighet som skyddad plats är en dynamisk parameter som endast kan bedömas från fall till fall av medlemsstaterna. Vid behov bör operativa restriktioner för ett visst fartyg med avseende på dess avstånd till en skyddad plats anges i säkerhetscertifikatet för passagerarfartyg.
- (10) På grund av de geografiska och vädermässiga särdragen i Grekland och det stora antalet öar i landet som behöver regelbundna och ofta förekommande förbindelser, både med fastlandet och mellan öarna – och på grund av det stora antal möjliga sjöförbindelser som detta medför – bör Grekland tillåtas att avvika från kravet på att fastställa fartområden. I stället bör Grekland tillåtas att klassificera passagerarfartyg utifrån den angivna rutt de trafikerar, samtidigt som man upprätthåller samma kriterier för klassificering av passagerarfartyg och samma säkerhetsnormer som de som annars skulle vara tillämpliga.
- (11) För att undvika oavsiktliga negativa konsekvenser av de nuvarande bestämmelserna, i enlighet med vilka ombyggda lastfartyg inte får betraktas som nya passagerarfartyg, bör det förtydligas att kraven vid ombyggnad inte endast är tillämpliga på existerande passagerarfartyg, utan på alla fartyg.

⁽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).

- (12) Eftersom en hamnstat i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG ⁽¹⁾ får inspektera ett passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som för en annan flagg än hamnstatens, när det används på inrikes resor, är de särskilda bestämmelserna i artikel 5.3 i direktiv 2009/45/EG överflödiga och bör utgå.
- (13) Med tanke på skillnaderna i upplägg mellan kraven i 1974 års Solaskonvention på skadestabilitet och unionens särskilda skadestabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG ⁽²⁾ bör behovet av direktiv 2003/25/EG och dess mervärde bedömas utifrån huruvida de kraven i 1974 års Solaskonvention säkerställer samma säkerhetsnivå.
- (14) För att öka insynen och underlätta medlemsstaternas anmälan av undantag, motsvarigheter och ytterligare säkerhetsåtgärder bör en databas inrättas och underhållas av kommissionen. Den bör innehålla både utkastet till de anmälda åtgärderna och den antagna versionen. De antagna åtgärderna bör göras tillgängliga för allmänheten.
- (15) Mot bakgrund av de ändringar som fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) har medfört bör kommissionens befogenheter att genomföra direktiv 2009/45/EG uppdateras i enlighet därmed. Genomförandeakter bör antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (16) I syfte att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå och erfarenheter samt 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 internationella instrument om nödvändigt inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv, och med avseende på uppdatering av tekniska krav. 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 mötena i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (17) Eftersom de särskilda hänvisningarna i artikel 14 till det pågående arbetet inom IMO har blivit inaktuella bör den artikeln utgå. De internationella åtgärdernas allmänna mål att förbättra passagerarfartygs säkerhet och skapa lika villkor är dock fortfarande av relevans och bör eftersträvas i enlighet med fördragen. I detta syfte bör medlemsstaterna och kommissionen arbeta inom ramen för IMO för att revidera och förbättra reglerna i 1974 års Solaskonvention.
- (18) Det är viktigt att eventuella sanktioner som fastställs av medlemsstaterna genomförs korrekt och att de är effektiva, proportionella och avskräckande.
- (19) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns (Emsa) kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 2009/45/EG senast den 21 december 2026 och lägga fram en rapport om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för den utvärderingen.
- (20) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater, vilka inte har några kusthamnar och vilka inte har några fartyg som för deras flagg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, bör dessa medlemsstater ges rätt att avvika från bestämmelserna i detta direktiv. Detta innebär att så länge dessa villkor är uppfyllda är de inte skyldiga att införliva detta direktiv.
- (21) Den mänskliga faktorn är en grundläggande del av sjösäkerheten och därmed sammanhängande förfaranden. För att bibehålla en hög säkerhetsnivå är det nödvändigt att beakta sambandet mellan säkerhet, boendeförhållanden ombord, arbetsvillkor och utbildning, inbegripet utbildning som avser gränsöverskridande räddnings- och nödsatser i enlighet med internationella krav. Medlemsstaterna och kommissionen bör därför spela en proaktiv roll på internationell nivå i syfte att övervaka och förbättra den sociala dimensionen för sjömän på fartyg.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (EUT L 123, 17.5.2003, s. 22).

⁽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).

- (22) För att underlätta genomförandeprocessen bör Emsa stödja kommissionen och medlemsstaterna i enlighet med de relevanta bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽¹⁾.
- (23) Direktiv 2009/45/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/45/EG

Direktiv 2009/45/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

"a) *internationella konventioner*: följande konventioner inklusive därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version:

- i) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års Solaskonvention).
- ii) 1966 års internationella lastlinjekonvention."

b) Led b ska ersättas med följande:

"b) *intaktstabilitetskoden*: koden om intaktstabilitet för alla fartygstyper som omfattas av IMO-instrument i IMO:s generalförsamlings resolution A.749(18) av den 4 november 1993, eller internationella koden om intaktstabilitet, 2008, i IMO:s resolution MSC.267(85) av den 4 december 2008, i gällande version."

c) Led g ii ska ersättas med följande:

"ii) deras maxhastighet, enligt definitionen i regel 1.4.30 i 1994 års kod för höghastighetsfartyg och regel 1.4.38 i 2000 års kod för höghastighetsfartyg, understiger 20 knop."

d) Led m ska ersättas med följande:

"m) *boghöjd*: den boghöjd som definieras i regel 39 i 1966 års internationella lastlinjekonvention."

e) I led q ska första stycket ersättas med följande:

"q) *fartområde*: varje fartområde eller rutt som fastställts i enlighet med artikel 4."

f) Led r ska ersättas med följande:

"r) *hamnområde*: ett annat område än ett fartområde fastställt i enlighet med artikel 4, definierat av den medlemsstat vars jurisdiktion det omfattas av, som sträcker sig till den yttersta permanenta hamnanläggning som är en del av hamnsystemet eller till de gränser som bestäms av naturliga geografiska kännemärken som bildar skydd kring en flodmynning eller ett liknande skyddat område."

g) Led s ska utgå.

h) Led u ska ersättas med följande:

"u) *hamnstat*: en medlemsstat till eller från vars hamn eller hamnar ett fartyg som för en annan flagg än medlemsstatens gör inrikes resor."

i) Led v ska ersättas med följande:

"v) *erkänd organisation*: en organisation som är erkänd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 (*).

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11)."

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).

j) Led y ska ersättas med följande:

"y) *personer med nedsatt rörlighet*: personer som har särskilda problem med att använda allmänna transportmedel, inbegripet äldre, personer med funktionsnedsättning, personer med sensoriska funktionsnedsättningar och rullstolsburna, gravida och personer i sällskap med små barn."

k) Följande led ska läggas till:

"z) *segelfartyg*: ett fartyg som drivs med hjälp av segel, även om det i hjälpsyfte och för nödsituationer är försett med mekanisk framdrivning.

za) *likvärdigt material*: en aluminiumlegering eller annat obrännbart material som i sig självt eller på grund av isoleringen uppvisar hållfasthets- och integritetsegenskaper som är likvärdiga med stålets efter att ha utsatts för tillämplig exponering enligt standardbrandprovet.

zb) *standardbrandprov*: ett prov vid vilket provstycken av de aktuella skotten eller däcken i en testugn utsätts för temperaturer som ungefär motsvarar standardprovets tid- och temperaturkurva i enlighet med den provningsmetod som specificeras i 2010 års internationella kod för tillämpande av brandprovningsmetoder i IMO:s resolution MSC.307(88) av den 3 december 2010, i gällande version.

zc) *traditionsfartyg*: alla slags historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen, inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra och främja traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap och teknik.

zd) *fritidsfartyg*: ett fartyg som inte används yrkesmässigt, oavsett framdrivningssätt.

ze) *tenderbåt*: en skeppsbåt som används för transport av fler än tolv passagerare mellan ett stillaliggande passagerarfartyg och land.

zf) *försörjningsfartyg inom offshoresektorn*: ett fartyg som används för transport av och logi för industripersonal som inte utför arbete ombord som är väsentligt för fartygets verksamhet.

zg) *försörjningsfartyg (höghastighet) inom offshoresektorn*: ett höghastighetsfartyg som används för transport av och logi för industripersonal som inte utför arbete ombord som är väsentligt för fartygets verksamhet.

zh) *reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende*:

— ändringar som innebär en väsentlig förändring av ett fartygs dimensioner, t.ex. att fartyget förlängs genom att en ny mittsektion sätts in,

— ändringar som innebär en väsentlig förändring av fartygets kapacitet att transportera passagerare, t.ex. att fordonsdäcket byggs om till passagerarutrymmen,

— ändringar som innebär en väsentlig förlängning av fartygets livslängd, t.ex. renovering av passagerarutrymmena på ett helt däck, eller

— ombyggnad av ett fartyg oavsett typ till ett passagerarfartyg."

2. Artikel 3 ska ersättas med följande:

"Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på följande passagerarfartyg, oberoende av vilken flagg de för, när de används på inrikes resor:

a) Nya och existerande passagerarfartyg med en längd av 24 m och däröver.

b) Höghastighetspassagerarfartyg.

Varje medlemsstat ska i sin egenskap av hamnstat säkerställa att passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som för en icke-medlemsstats flagg uppfyller kraven i detta direktiv till fullo innan de får användas på inrikes resor i medlemsstaten.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på

a) passagerarfartyg som är

i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,

ii) segelfartyg,

- iii) fartyg som inte drivs mekaniskt,
 - iv) fartyg som är byggda av andra material än stål eller likvärdigt och som inte omfattas av normerna för höghastighetsfartyg (Resolution MSC 36(63) eller MSC.97(73)) eller dynamiskt uppburna fartyg (Resolution A.373(X)),
 - v) träfartyg av primitiv konstruktion,
 - vi) traditionsfartyg,
 - vii) fritidsfartyg,
 - viii) fartyg som uteslutande används i hamnområden,
 - ix) försörjningsfartyg inom offshoresektorn, eller
 - x) tenderbåtar,
- b) höghastighetspassagerarfartyg som är
- i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
 - ii) fritidsfartyg,
 - iii) fartyg som uteslutande används i hamnområden, eller
 - iv) försörjningsfartyg (höghastighet) inom offshoresektorn.

3. 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 kommissionen 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. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Kategorisering av fartområden och klassificering av passagerarfartyg

1. Fartområden indelas i följande kategorier:

Område A	Fartområde utanför områdena B, C och D.
Område B	Fartområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 20 nautiska mil från strandlinjen, vid medelvattenstånd, men som är beläget utanför områdena C och D.
Område C	Fartområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 5 nautiska mil från strandlinjen, vid medelvattenstånd, men utanför fartområde D i förekommande fall. Dessutom ska sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 m vara lägre än 10 % under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild period för säsongstrafik, t.ex. trafik under sommaren.
Område D	Fartområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 3 nautiska mil från strandlinjen, vid medelvattenstånd. Dessutom ska sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 m vara lägre än 10 % under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild period för säsongstrafik, t.ex. trafik under sommaren.

2. Varje medlemsstat ska

- a) upprätta och vid behov uppdatera en förteckning över fartområden under dess jurisdiktion,
- b) fastställa den inre gränsen för det fartområde som ligger närmast dess strandlinje,
- c) offentliggöra förteckningen i en offentlig databas som är tillgänglig på den behöriga sjöfartsmyndighetens webbplats,
- d) till kommissionen anmäla var denna information finns och när förteckningen ändras.

3. Genom avvikelse från skyldigheten att upprätta en förteckning över fartområden får Grekland upprätta och vid behov uppdatera en förteckning över rutter som omfattar rutterna i Grekland enligt de motsvarande kriterierna för kategorier i punkt 1.

4. Passagerarfartyg indelas i följande klasser beroende på vilket fartområde de får trafikera:

Klass A	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i områdena A, B, C och D.
Klass B	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i områdena B, C och D.
Klass C	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i områdena C och D.
Klass D	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i område D.

5. För höghastighetspassagerarfartyg ska de kategorier som definieras i kapitel 1 punkt 1.4.10 och 1.4.11 i 1994 års kod för höghastighetsfartyg eller i kapitel 1 punkt 1.4.12 och 1.4.13 i 2000 års kod för höghastighetsfartyg tillämpas.”

4. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska andra stycket ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska i egenskap av hamnstat erkänna säkerhetscertifikat och trafiktillstånd för höghastighetspassagerarfartyg som utfärdats av en annan medlemsstat för höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor eller det säkerhetscertifikat för passagerarfartyg som avses i artikel 13 och som utfärdats av en annan medlemsstat för passagerarfartyg som används på inrikes resor.”

b) Punkt 3 ska utgå.

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Marin utrustning som uppfyller de krav som fastställts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU (*) ska anses uppfylla kraven i detta direktiv.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 146).”

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led a ska ersättas med följande:

”a) Konstruktion och underhåll av skrov, huvudframdrivningsmaskineri och hjälpmaskineri samt elektriska och automatiska anläggningar ska uppfylla de normer som anges för klassificering i en erkänd organisations bestämmelser eller likvärdiga bestämmelser som används av en administration i enlighet med artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG (*).

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47).”

ii) Led c ska utgå.

b) I punkt 2 b ska

— led ii utgå, och

— led iii ersättas med följande:

”iii) Utan hinder av vad som sägs i led i ska nya passagerarfartyg i klass D undantas från det krav avseende minsta boghöjd som fastställs i 1966 års internationella lastlinjekonvention.”

c) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

i) Leden c och d ska ersättas med följande:

”c) Existerande passagerarfartyg i klasserna C och D ska uppfylla de särskilda relevanta kraven i detta direktiv samt, när det gäller frågor som inte omfattas av sådana krav, följa flaggstatsadministrationens bestämmelser; dessa bestämmelser ska ge en säkerhetsnivå som är likvärdig med den i kapitlen II-1 och II-2 i bilaga I, varvid hänsyn tas till de särskilda lokala trafikförhållandena i de fartområden som fartyg i dessa klasser har rätt att trafikera; innan existerande passagerarfartyg i klasserna C och D kan sättas i reguljär inrikes trafik i en hamnstat ska flaggstatens administration erhålla hamnstatens samtycke rörande sådana bestämmelser.

d) Om en medlemsstat anser att de bestämmelser som krävs av hamnstatens administration enligt led c i denna punkt är oskäligen ska den omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut om huruvida bestämmelserna är skäligen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.”

ii) Leden e och f ska utgå.

d) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

i) I led a ska tredje strecksatsen ersättas med följande:

”— fartygen uppfyller samtliga krav i säkerhetskoden för dynamiskt uppburna fartyg (DSC-koden) i IMO:s resolution A.373(10), i gällande version.”

ii) Led c ska ersättas med följande:

”c) Konstruktion och underhåll av höghastighetspassagerarfartyg och deras utrustning ska uppfylla en erkänd organisations bestämmelser om klassificering av höghastighetsfartyg eller likvärdiga bestämmelser som används av en administration i enlighet med artikel 11.2 i direktiv 2009/15/EG.”

e) Följande punkter ska läggas till:

”5. Beträffande nya och existerande fartyg ska reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende samt installationer i samband med sådana uppfylla de krav för nya fartyg som anges i punkt 2 a; ombyggnader som utförs på ett fartyg i det enda syftet att åstadkomma en högre överlevnadsstandard ska inte anses utgöra ändringar i väsentligt avseende.

6. Fartyg som byggts i ett likvärdigt material före den 20 december 2017 ska uppfylla kraven i detta direktiv senast den 22 december 2025.

7. Genom avvikelse från detta direktiv får en medlemsstat som har fler än 60 passagerarfartyg som är tillverkade i aluminiumlegering och som för dess flagg den 20 december 2017 medge undantag från bestämmelserna i detta direktiv för följande passagerarfartyg under följande perioder:

a) Passagerarfartyg i klasserna B, C och D som är tillverkade i aluminiumlegering efter den 20 december 2017 under en period av 10 år efter det datumet, och

b) passagerarfartyg i klasserna B, C och D som är tillverkade i aluminiumlegering före den 20 december 2017 under en period av 12 år efter det datumet,

förutsatt att dessa fartyg endast trafikerar sträckor mellan hamnar i den medlemsstaten.

Varje medlemsstat som vill utnyttja denna möjlighet till avvikelse ska till kommissionen anmäla sin avsikt att göra det senast den 21 december 2019 samt informera kommissionen om innehållet. De ska även underrätta kommissionen om alla eventuella senare ändringar. Kommissionen ska informera medlemsstaterna i enlighet med artikel 9.4.”

6. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Ro-ro-passagerarfartyg i klass C som kölsträcktes eller var på motsvarande byggnadsstadium den 1 oktober 2004 eller senare och alla ro-ro-passagerarfartyg i klasserna A och B ska uppfylla kraven i artiklarna 6, 8 och 9 i direktiv 2003/25/EG."

b) Punkt 2 ska utgå.

7. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska andra stycket utgå.

b) Punkt 4 ska utgå.

8. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. En medlemsstat får, under iakttagande av förfarandet i punkt 4, anta bestämmelser som medger att motsvarigheter till vissa särskilda krav i detta direktiv används, förutsatt att motsvarigheterna är minst lika verkningsfulla som dessa krav."

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. En medlemsstat som utnyttjar de rättigheter som medges i punkt 1, 2 eller 3 ska följa förfarandet i andra till sjunde styckena i den här punkten.

Medlemsstaten ska till kommissionen anmäla de bestämmelser den avser att anta, och ska i den anmälan inkludera tillräckliga uppgifter för att bekräfta att säkerhetsnivån är tillräckligt bibehållen.

Om kommissionen, inom sex månader från anmälan, antar genomförandeakter med sitt beslut att de föreslagna bestämmelserna inte är berättigade kan medlemsstaten i fråga åläggas att ändra, eller avstå från att anta, de föreslagna bestämmelserna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.

De antagna bestämmelserna ska anges i den berörda nationella lagstiftningen och meddelas kommissionen och övriga medlemsstater.

Alla sådana bestämmelser ska tillämpas på alla passagerarfartyg i samma klass eller på fartyg när de är i trafik under samma angivna villkor, utan diskriminering avseende flagg, nationalitet eller fartygsoperatörens etableringsort.

De bestämmelser som avses i punkt 3 ska tillämpas endast så länge som fartyget är i trafik på de angivna villkoren.

Medlemsstaterna ska anmäla de bestämmelser som avses i andra och fjärde styckena till kommissionen genom en databas som kommissionen ska upprätta och underhålla för detta ändamål, och till vilken kommissionen och medlemsstaterna ska ha tillgång. Kommissionen ska göra de antagna bestämmelserna tillgängliga på en webbplats som är tillgänglig för allmänheten."

c) I punkt 5 ska led c ersättas med följande:

"c) Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut om huruvida medlemsstatens beslut att förbjuda verksamheten för ett sådant fartyg eller höghastighetsfartyg eller att kräva ytterligare åtgärder är befogat på grund av allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller egendom eller för miljön och, om förbudet eller kravet på ytterligare åtgärder inte är befogat, besluta att den berörda medlemsstaten ska upphäva förbudet eller åtgärderna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2."

9. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska led d ersättas med följande:

"d) De särskilda hänvisningarna till de *internationella konventionerna* och IMO-resolutionerna i artikel 2 g, m, q, och zb, artikel 3.2 a och artikel 6.1 b och 6.2 b."

b) I punkt 2 ska

i) led b ersättas med följande:

”b) anpassa de tekniska specifikationer som återfinns i de ändringar som gjorts av internationella konventioner för fartyg i klasserna B, C och D mot bakgrund av tidigare erfarenheter,”

ii) följande led läggs till:

”c) förenkla och förtydliga tekniska delar mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet,

d) uppdatera hänvisningarna till andra unionsinstrument som är tillämpliga på inhemska passagerarfartyg.”

c) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a i syfte att anta de ändringar av detta direktiv som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln.

4. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat i en lämplig analys utförd av kommissionen och för 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 lagstiftning på sjöfartsområdet, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a med avseende på 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.

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 sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från initiativ som syftar till att genomföra ändringen i den nationella lagstiftningen eller att tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga.”

10. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10a

Utövande av delegeringen

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.3 och 10.4 ska 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 10.3 och 10.4 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 10.3 och 10.4 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 10.3 eller 10.4 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.”

11. Artikel 11 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.

12. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Alla passagerarfartyg ska av flaggstatens administration underkastas besiktningar enligt leden a, b och c:

a) En första besiktning innan fartyget tas i bruk.

b) En periodisk besiktning en gång var tolfte månad.

c) Ytterligare besiktningar vid behov.”

b) Punkt 2 ska utgå.

13. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Alla nya och existerande passagerarfartyg som uppfyller kraven i detta direktiv ska förses med ett säkerhetscertifikat för passagerarfartyg i överensstämmelse med detta direktiv. Certifikatet ska ha det utförande som fastställs i bilaga II. Det ska utfärdas av flaggstatens administration efter det att en första besiktning enligt artikel 12.1 a har utförts.”

b) I punkt 3 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Innan flaggstatens administration utfärdar trafiktillstånd för ett höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor i en hamnstat ska den samråda med hamnstaten om varje trafikvillkor i samband med fartygets trafik i den staten. Flaggstatens administration ska ange alla sådana villkor i trafiktillståndet.”

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Ytterligare säkerhetsåtgärder, motsvarigheter och undantag som beviljas fartyg eller höghastighetsfartyg i enlighet med artikel 9.1, 9.2 och 9.3 ska anges i fartygets certifikat.”

14. Artikel 14 ska utgå.

15. Följande artikel ska införas:

”Artikel 16a

Översyn

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

16. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 13.1 i del A i kapitel II-2 ska första stycket ersättas med följande:

”I alla fartyg ska det till ledning för fartygsbefälet finnas permanent uppsatta generalarrangemangsritningar som tydligt för varje däck visar kontrollstationer, de olika brandsektioner som är inneslutna av indelningar av klass ”A”, de sektioner som är inneslutna av indelningar av klass ”B” tillsammans med uppgifter om anläggningarna för upptäckande av brand och brandlarm, sprinkleranläggningen, brandsläckningsredskapen, tillträdesvägar till olika avdelningar, däck m.m. samt ventilationsanläggningen innefattande uppgifter om manöverplatser för fläktarna, placeringen av spjäll och identifieringsbeteckningar för de ventilationsfläktar som betjänar varje sektion. Alternativt kan nämnda uppgifter lämnas i en manual av vilken ett exemplar ska tillhandahållas vart och ett av fartygets befäl och ett exemplar alltid vara tillgängligt ombord på en åtkomlig plats. Ritningar och manualer ska hållas aktuella, och alla ändringar ska föras in i dessa så snart som det är praktiskt möjligt. Beskrivningen i sådana ritningar och manualer ska vara på flaggstatens officiella språk. Om språket är varken engelska eller franska, ska en översättning till ett av dessa språk inkluderas. I det fall fartyget går på inrikes resor i en annan medlemsstat, ska en översättning till den hamnstatens officiella språk, om detta språk varken är engelska eller franska, inkluderas.”

b) I första stycket i fotnot 1 till tabellen i punkt 2 i kapitel III ska inledningen ersättas med följande:

”Livräddningsfarkoster kan vara livbåtar eller livflottar eller en kombination av dessa som uppfyller regel III/2.2. Om det är motiverat med hänsyn till resornas skyddade karaktär och/eller de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Circ. 1046 får flaggstatens administration godta följande, om hamnstaten inte motsätter sig detta:”

Artikel 2

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 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 15 november 2017.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

M. MAASIKAS

Ordförande

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 fartygsrapporteringsystem 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 punktligt 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. Genomförandeakter 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 avvikelser 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

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 lagstiftnings 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 oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater bör en *de minimis*-regel ge 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⁾ EUT L 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 underkastas 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 medlemsstats 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:
- 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 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
- a) 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
 - b) 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***Införande**

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 bordläggningsplåt 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 generalförsamlings 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 nödstoppsanordningar 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 fartygskännedom,
 - 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 överskrider 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 returren.

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 arbetsspråk 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 utmärkt 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 stuvas 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 företagets 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, nödavgängningsanordningar, 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

RÄTTELSE**Rättelse till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 98/2013 av den 15 januari 2013 om
saluföring och användning av sprängämnesprekursorer**

(Europeiska unionens officiella tidning L 39 av den 9 februari 2013)

1. Sidan 10, bilaga I, tabellen, fotnotshänvisning 1

I stället för: ⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 948/2009 (EUT L 287, 31.10.2009, s. 1)."

ska det stå: ⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen
och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1)."

2. Sidan 11, bilaga II, tabellen, fotnotshänvisning 1

I stället för: ⁽¹⁾ Förordning (EG) nr 948/2009."

ska det stå: ⁽¹⁾ Förordning (EEG) nr 2658/87."

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV