



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 25.11.1996  
KOM(96) 574 slutlig

96/0281 (SYN)

FÖRSLAG TILL RÅDETS DIREKTIV  
OM REGISTRERING AV OMBORDVARANDE PÅ PASSAGERARFARTYG

(framlagt av kommissionen)



## Innehållsförteckning

Motivering	s.	2
Lagstiftningen syfte	s.	5
Motiveringen för ett Rådskdirektiv	s.	5
Innehållet i Rådets direktiv	s.	7
Särskilda överäganden	s.	8
Förslaget till direktiv	s.	12
Beslut av gemensamma EES Kommitteen	s.	20
Finansieringsöversikt	s.	22
Form för konsekvensbedömning	s.	26

## MOTIVERING

### ALLMÄN INLEDNING

1. I efterdyningarna av Estoniakatastrofen uppmanade rådet<sup>1</sup> kommissionen att lägga fram ett förslag till obligatorisk registrering av passagerare ombord på ro-ro passagerarfärjor. Som en följd av detta har kommissionen inbegripit denna fråga i sitt lagstiftningsprogram för 1996.

Uppgifter om passagerare ombord på passagerarfartyg är en grundläggande förutsättning för att räddningstjänsterna ska bli mer effektiva efter en olycka. Behöriga myndigheter skulle t.ex. snabbt och på ett ändamålsenligt sätt kunna tillhandahålla information om situationen till ombordvarande personers släktingar. Dessutom behövs uppgifterna för att

- veta vem man skall leta efter och vilka åtgärder som skall vidtas. Sjöräddningstjänstens arbete kan bli effektivare när man känner till vilka kategorier människor det är frågan om (barn, gamla, män, kvinnor, etc.),
- de rättsliga frågorna skall bli tydligare, t.ex. försäkringsfrågor vid dödsfall eller försvinnande. Personer som varit inblandade i olyckor till sjöss är ganska ofta lemlästade till oigenkännlighet, det kanske inte är möjligt att få ut dem ur vraket eller också hittar man dem inte,
- förbättra läkarvården vid allvarigare skador. I de flesta länder kan man få tillgång till läkarjournaler om patienten är korrekt identifierad, vilket möjliggör en mer ändamålsenlig läkarbehandling.

Dessutom krävs exakta uppgifter om antalet personer ombord för att säkerställa att antalet inte överskrider det maximala antal som är tillåtet för ett angivet fartyg.

2. Frågan om registrering av passagerare har även tagits upp inom internationella sjöfartsorganisationen (IMO). I november 1995 antog en SOLAS-konferens en ändring av SOLAS-konventionen, vilket innebar att principen om registrering av passagerare infördes i en särskild regel (regel III/24-2). Denna nya SOLAS-bestämmelse skall gälla samtliga passagerarfartyg i internationell trafik från och med 1/7 1997.

Omfattningen av SOLAS-regel III/24-2 begränsas till fartyg som är byggda efter 1/7 1986, även om detta inte var regeringarnas avsikt när de antog den nya SOLAS-bestämmelsen. För att avhjälpa detta föreslog Europeiska kommissionen tillsammans med Italien, i egenskap av rådets president, den utökade sjösäkerhetskommittén att ändra regeln för att säkerställa att den tillämpas på samtliga passagerarfartyg i internationell trafik.

Den utökade sjösäkerhetskommittén antog den 4 juni resolution MSC 47 (66) "Antagande av ändringar i 1974 års internationella konvention om säkerhet för

---

<sup>1</sup> Rådets resolution av den 22 december 1994 om säkerheten på ro-ro passagerarfärjor (94/C 379/05), EGT nr C 379, 31.12.1994, s. 8.

människoliv till sjöss" som ersätter den nuvarande texten i kapitel III i bilagan till SOLAS-konventionen med ett nytt kapitel. Regel III/24-2 om "Passageraruppgifter" har ersatts med en ny regel III/27 där det betonas att regeln kan tillämpas på samtliga passagerarfartyg i internationell trafik. Denna ändring skall träda i kraft 1/7 1998.

- 3 a) Kommissionen anser att denna SOLAS-regel bör utgöra grunden för EG-lagstiftningen. Av det skälet begränsar inte kommissionen förslaget omfattning till att gälla endast ro-ro färjor i internationell trafik, vilket rådet ursprungligen hade rekommenderat, utan föreslår att omfattningen utvidgas till att omfatta samtliga passagerarfartyg som trafikerar gemenskapens hamnar i såväl inrikes som internationell trafik.

Med detta förslag strävar kommissionen efter att säkerställa ett harmoniserat och enhetligt genomförande av SOLAS-regel III/27 för alla passagerarfartyg som avgår från gemenskapens hamnar samt att säkerställa att alla SOLAS parter tillämpar relevanta SOLAS-regler för de fartyg som anlöper en EU-hamn. I och med detta ställs kommissionen inför två särskilda problem: å ena sidan SOLAS-konventionens egenart, å andra sidan vissa brister i regel III/27 som kommissionen var tvungen att finna en godtagbar lösning på.

Som huvudsakliga brister angav kommissionen syftet med regel III/27 som endast omfattar internationell trafik, samt de omfattande möjligheterna att avvika från denna regel.

Flaggstatens administration kan till exempel befria passagerarfartyg från skyldigheten att sörja för att detaljerad information finns tillgänglig om den fastställda tidtabellen för dessa fartyg gör det praktiskt omöjligt för dem att färdigställa sådan information. Därutöver ges flaggstatens administration, enligt regel III/2.1, möjligheten att undanta passagerarfartyg som under sin resa inte avlägsnar sig längre än 20 nautiska mil från närmaste land. Detta skapar möjligheten att undanta passagerarfartyg från förordningen på en resa inom en zon på 40 nautiska mil mellan två kuster, oberoende av resans längd. Möjligheterna att avvika från bestämmelserna i kombination med en eventuellt avvikande tolkning både av medlemsstaterna och tredje länder skulle onekligen kunna skapa osäkerhet och leda till att lagstiftningen inom EU tillämpas på olika sätt. Kommissionens förslag till direktiv ger EU en enhetlig ram för lagstiftningen för registrering av ombordvarande som avreser till och från europeiska hamnar.

Även om 1974 års SOLAS-konvention och dess protokoll från 1978 innehåller åtaganden för den avtalsslutande regeringen är de flesta bestämmelser, och särskilt kapitel III i SOLAS konventionen, avsedda att tillämpas på fartyg som seglar under de avtalsslutande regeringarnas flagg. Regel III/27 hänför sig emellertid till sjöräddningstjänster för vilka flaggstaten inte alltid bär ansvar. Det bör påpekas att folkrätten inte tillåter en flaggstat att reglera angelägenheter utanför sin jurisdiktion. Detta är fallet för sjöräddningstjänster som uteslutande är kuststatens ansvarsområde. En följdriktig och praktisk implementering av regel III/27 för sjöräddningstjänster förutsätter därför ett meningsfullt utbyte med den landbaserade myndighet som bär ansvaret för det operativa området enligt 1979 års internationella sjöräddningskonvention. Kommissionen betonar att "rätten" för en flaggstat att undanta ett fartyg från SOLAS-bestämmelserna inte får innebära

att "undantaget blir regel och regeln undantag", och man anser att flaggstatens åliggande att tillämpa regel III/27, och särskilt möjligheten att undanta vissa fartyg, inte skall utövas utan att en överenskommelse träffats med berörda hamnstater.

För att säkerställa ett harmoniserat, enhetligt och praktiskt informations- och registreringssystem som ger passagerare och besättning största möjliga säkerhet om en olycka skulle inträffa, vänder sig kommissionen med sitt förslag till medlemsstaterna både som flaggstat och som hamnstat. Det senare ansvarsområdet genomförs genom relevanta hamnstatsåligganden för alla fartyg, oberoende flagg, vid avgång från en gemenskapshamn. Detta direktiv kommer dessutom att hjälpa alla flaggstat att genomföra sina SOLAS-åtaganden på ett enhetligt sätt med hjälp av den ram för information och registrering som detta direktiv fastställer.

De bestämmelser i detta direktiv som berör passagerarfartyg som seglar under tredje lands flagg vid sin avgång från en gemenskapshamn inför inte några högre krav beträffande passagerarregistrering än de allmänna SOLAS reglerna. Beträffande undantag inför direktivet emellertid mer strikta bestämmelser än SOLAS reglerna.

Detta innebär att hamnstat endast kan utfärda undantag för fartyg som avgår från deras hamnar i enlighet med bestämmelserna i direktivet. Fartyg som seglar under tredje lands flagg kanske inte heller tillerkänns undantag från passagerarregistreringsbestämmelserna när de avgår från en gemenskapshamn om inte förutsättningarna därtill är i enlighet med direktivets bestämmelser. Detta innebär i vissa fall att fartyg som seglar under tredje lands flagg och som tillerkännts undantag av sin flaggstat enligt SOLAS-reglerna kanske inte beviljas undantag av hamnstaten i enlighet med detta direktiv.

Kommissionen understryker att det i enlighet med folkrätten kan anses berättigat för en hamnstat att införa vissa åligganden för fartyg som seglar under tredje lands flagg när dessa faller inom hamnstatens kompetens. Detta är fallet för sjöräddningstjänster.

I fråga om sjöräddningstjänster är det inte tänkbart att en flaggstat skulle ifrågasätta ett harmoniserat genomförande av undantag från de generella SOLAS-bestämmelser som införts av en hamnstat för att på alla fartyg, oberoende flagg, följdriktigt tillämpa en allmän SOLAS-princip

Eftersom direktivets bestämmelser gäller för alla fartyg som seglar under en medlemsstats flagg anser man dessutom att det är omöjligt att införa registrering av uppgifter om ombordvarande passagerare på passagerarfartyg för alla resor på mer än 20 nautiska mil från avgångshamnen. Undantag beviljas således endast för fartyg som uteslutande trafikerar skyddade farvatten. Det är heller inte tänkbart att en tredje flaggstat ifrågasätter de skyddade omständigheterna av en resa inom en annan stats territorialvatten.

Med syfte att säkerställa att tredje länder tillämpar sina SOLAS-åligganden på ett korrekt sätt för passagerarfartyg som avgår från en hamn utanför gemenskapen men som är på väg till en gemenskapshamn, och utan att äventyra ansvaret för

sjöräddningstjänsterna som vilar på EU:s hamnstater, anser sig kommissionen tvingad att införa skyldigheten för medlemsstaterna att säkerställa att ett företag som är verksamhetsansvarigt för passagerarfartyg som anlöper dess hamnar från hamnar utanför gemenskapen kan garantera att relevant information om passagerare såsom definerats i detta direktiv finns tillgängligt för den utsedda sjöräddningsmyndigheten när så erfordras för sjöräddningsverksamhet. Om det uppdragas genom regionala sjöräddningsövningar eller vid ankomst till hamn att företaget inte följer bestämmelserna om passagerarregistrering bör medlemsstaterna göra bruk av effektiva och avrådande sanktioner.

Beträffande undantag beviljade av flaggstater vars passagerarfartyg trafikerar en EU-hamn, bör vederbörlig hänsyn tas till sjösäkerhetskommitténs cirkulär 606 om hamnstatssamstämmighet angående undantag från SOLAS-konventionen som utfärdats av internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté. I detta cirkulär rekommenderas att flaggstater, redan innan ett av dess fartyg trafikerar en hamn i en annan stat än flaggstatens, bör samarbeta med hamnstaten för att lösa alla meningsskiljaktigheter om lämpligheten av ett sådant undantag.

För att undvika missförstånd beträffande sambandet mellan flaggstatens förpliktelser enligt SOLAS konventionen och hamnstatens ansvar för passagerarfartyg i internationell trafik, fann kommissionen det lämpligt att ta upp detta i en separat artikel.

- 3 b) Med tanke på de juridiska restriktionerna och de praktiska konsekvenserna, särskilt vad gäller resor som genomförs helt utanför gemenskapen, ansåg kommissionen det inte lämpligt att inkludera dylika resor i syftet för detta direktiv. När medlemsstaterna i egenskap av flaggstater genomför sina åtaganden enligt SOLAS-regel III/27 bör de dock inleda ett lämpligt samarbete med de landbaserade myndigheter som är ansvariga för sjöräddningstjänsten.

## LAGSTIFTNINGENS SYFTE

4. Syftet med lagstiftningen är att tillhandahålla uppgifter för att säkerställa att det tillåtna antalet ombordvarande på ett passagerarfartyg inte överskrider det antal som fartyget och säkerhetsutrustningen är godkänd för, och för att underlätta för sjöräddningstjänsten.

## MOTIVERING FÖR ETT RÅDS DIREKTIV

- 5.a) **Vilka är målen för det föreslagna åtgärdsprogrammet i relation till gemenskapens åtaganden och vad innebär frågan för gemenskapen (t.ex. hur många medlemsstater berörs och hur har man löst frågan hittills)?**

Gemenskapens åtaganden i det här sammanhanget är att förbättra säkerheten inom sjöfarten i enlighet med artikel 84.2 i fördraget tillsammans med artikel 75.1 c. Målen med de föreslagna åtgärderna är att upprätta ett harmoniserat system för att säkerställa att samtliga passagerarfartyg som seglar under en medlemsstats flagg och som trafikerar gemenskapens hamnar inte medför fler passagerare än de är godkända för enligt gällande säkerhetscertifikat. Vidare kommer ett lämpligt

informationssystem att upprättas som underlättar sjöräddningstjänstens arbete om en olycka med ett passagerarfartyg inträffar.

Miljontals europeiska medborgare och många andra som reser inom Europa använder de passagerarfartyg som avgår från hundratals hamnar inom gemenskapen. I stort sett samtliga medlemsstater berörs både som flaggstater och som hamnstater. Med direktivet undviker man att de internationella bestämmelserna om registrering av passagerare tillämpas på olika sätt i medlemsstaterna, och man säkerställer att liknande regler kommer att tillämpas på passagerarfartyg i inrikes trafik där det för närvarande inte finns några harmoniserade internationella regler. Gemensamma säkerhetskrav fordras således inte bara för att åstadkomma en gemensam säkerhetsnivå, utan även för att säkerställa att sjöräddningstjänsten har tillgång till relevanta passageraruppgifter närhelst det behövs. De harmoniserade reglerna kommer dessutom indirekt att säkerställa att konkurrensen mellan de företag som trafikerar liknande rutter inte snedvrids.

6. b) **Är de planerade åtgärderna bara gemenskapens ansvar eller delas ansvaret med medlemsstaterna?**

De planerade åtgärderna ligger inte inom gemenskapens ensamma behörighet.

7. c) **Vilken är den mest effektiva lösningen med tanke på gemenskapens och medlemsstaternas resurser?**

Med tanke på omfattningen av passagerartransporter till sjöss på den inre marknaden är den mest effektiva lösningen att på gemenskapsnivå upprätta gemensamma säkerhetskrav och system som tillhandahåller passageraruppgifter.

- 8.d) **Vad vinner man konkret på de åtgärder som gemenskapen planerar och vad förlorar man om gemenskapen underlåter att handla?**

Gemenskapen har ett stort intresse av att upprätta och upprätthålla harmoniserade säkerhetsstandarder för passagerarfartyg, och av att säkerställa att passagerare och besättning kan räddas på bästa sätt när en olycka inträffar.

Lämpliga regler har föreslagits på internationell nivå. Dessa regler lämnar dock utrymme för avsevärda möjligheter till undantag, och de kan inte tillämpas på passagerarfartyg i inrikes trafik.

Priset man får betala för underlåtenhet att handla från gemenskapens sida skulle bli otillräckligt skydd för passagerare och besättning, ett onödigt komplicerat och osäkert system för rörelseidkare inom gemenskapen samt en snedvriden konkurrens.

- 9.e) **Vilka åtgärder kan gemenskapen använda sig av (rekommendationer, ekonomiskt stöd, regleringar, ömsesidigt erkännande)?**

Internationella förhandlingar har redan lett till att regler fastställts som inte är tillräckligt detaljerade eller som lämnar alltför stort utrymme för undantag från registrering av passagerare. Dessa regler omfattar heller inte inrikes resor och är



alltså inte uttömmande. För att få ett enhetligt och effektivt passagerarskydd är det därför nödvändigt att införa bindande åtgärder i form av ett direktiv eller en förordning. Genom att inbegripa ett brett gemenskapssystem i en tvingande rättslig ram kommer avvikande nationella åtgärder att undvikas.

10.f) **Är en enhetlig lagstiftning nödvändig eller kan ett direktiv som anger de allmänna målsättningarna, och som låter medlemsstaterna besluta om tillämpningen, ge ett tillfredsställande resultat?**

I enlighet med principen om proportionalitet kommer ett direktiv att vara tillräckligt, eftersom det fastställer gemensamma krav på gemenskapsnivå som harmoniserar säkerhetsnivån för passagerarfartyg som trafikerar gemenskapens hamnar. Internationella resor som påbörjas utanför gemenskapen kommer att omfattas av relevanta SOLAS-regler. För dessa bör inga undantag medges förutom dem som anges i direktivet.

De enskilda medlemsstaterna beslutar själva om tillämpningen av de praktiska och tekniska förfarandena i direktivet. Därigenom blir det medlemsstaternas ansvar att besluta om de verktyg för tillämpningen som bäst passar det interna systemet.

## **INNEHÅLLET I RÅDETS DIREKTIV**

11. Som allmän regel skall alla personer ombord på samtliga passagerarfartyg som avgår från en gemenskapshamn räknas före avresan. Antalet skall meddelas befälhavaren och en utsedd person i land samt, om det är nödvändigt, den behöriga myndigheten. Denna bestämmelse skall gälla samtliga passagerarfartyg oavsett resans typ.

Vad gäller insamlande av ytterligare passageraruppgifter för sjöräddningsändamål kommer detta att bli ett krav för samtliga passagerarfartyg som trafikerar en gemenskapshamn och som företar resor om minst 20 nautiska mil mellan två hamnar. Medlemsstater kan om de vill sänka gränsen på 20 nautiska mil om de anser att registrering av uppgifterna är nödvändig. De relevanta bestämmelserna i direktivet skall gälla även för dessa resor. I förslaget tar man även upp behovet av att medge undantag för mycket korta resor, som t.ex. vägfärjor över ett sund eller en bukt och passagerarfärjor som endast används av pendlare eller motsvarande tidtabellsbunden trafik.

Valet av en gräns på 20 nautiska mil är resultatet av flera förslag för att säkerställa att man helt tar hänsyn till ett antal generella principer och särskilda villkor som kommissionen och medlemsstaterna har utarbetat. Bland dessa kan nämnas behovet av att säkerställa att samtliga passagerare och besättningsmedlemmar som reser till och från gemenskapens hamnar skall kunna garanteras högsta möjliga säkerhetskrav och bästa möjligheter för lämplig sjöräddningstjänst om en olycka skulle inträffa, samma regler för fartyg i internationell och nationell trafik och ingen snedvridning av konkurrensen mellan gemenskapens hamnar. Bestämmelserna bör gälla samtliga passagerarfartyg, oberoende av flagg eller typ av resa, som trafikerar en gemenskapshamn, även om resans längd varierar, när de trafikerar väl avgränsade områden där trafiken är tät och där vädret och förhållandena till sjöss ofta är ogynnsamma. Det sistnämnda

gäller för det område som definieras i den regionala överenskommelsen om stabilitetskrav i nordvästra Europa och Östersjön (Stockholmsöverenskommelsen).

Kommissionen anser att det på medlemsstatsnivå borde vara möjligt att ta hänsyn till särskilda förutsättningar. Detta innebär begränsade möjligheter till undantag, något som ligger väl inom internationellt överenskomna gränser. Vederbörlig hänsyn bör dessutom tas till att nya åtgärder träder i kraft, internationellt såväl som inom gemenskapen, som skall säkerställa att passagerarfartyg är ett säkert transportmedel. Godkännande av undantag bör dock inte leda till en oacceptabel administrativ börda vare sig för medlemsstaterna eller kommissionen, och därför införs ett kommittéförfarande bara om det i efterhand görs invändningar mot en medlemsstats åtgärd.

12. Kommissionen anser att insamlandet av uppgifter bör ske på ett sådant sätt att det inte i någon större utsträckning hindrar passagerarfartygens verksamhet i hamnarna.

Medlemsstaterna får själva välja metod för att räkna passagerare eller registrera namn. De nationella bestämmelserna bör innehålla tydliga och detaljerade förfaranden för hur registreringen skall administreras. De funktionella normer som anges i EG-lagstiftningen är de minimikrav som måste uppfyllas. När man upprättar nationella bestämmelser i enlighet med de funktionella normerna skall man ta hänsyn till det faktum att det idag knappast finns några tekniska begränsningar vad gäller passagerarregistreringssystem.

## **SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN**

### **Artikel 1**

I den här artikeln definieras syftet med direktivet: att förstärka säkerheten till sjöss genom att förbättra passagerarinformation och -identifiering för att underlätta sjöräddningstjänstens arbete om en olycka skulle inträffa.

### **Artikel 2**

Den här artikeln innehåller definitioner av nyckelorden i direktivet. I direktivet strävar man efter att säkerställa överensstämmelse med definitioner i internationella juridiska instrument som t.ex. SOLAS-konventionen och EG-lagstiftningen inom sjösäkerhetsområdet.

### **Artikel 3**

I preciseringen av direktivets räckvidd är definitionen av passagerarfartyg mer detaljerad än i den föregående artikeln. Här förklaras vilka fartyg och tjänster som omfattas av bestämmelserna i direktivet. Fartyg som är berättigade till statsimmunitet i enlighet med internationell lagstiftning och lustjakter som inte används i handelstrafik ingår inte i direktivets räckvidd. Därutöver exkluderas fartyg som seglar under en medlemsstats flagg och som uteslutande går i trafik utanför gemenskapen.

## Artikel 4

I artikel 3 a) i den allmänna inledningen underströks att denna artikel klarlägger direktivets växelverkan med de relevanta SOLAS-bestämmelserna.

## Artikel 5

I den här artikeln, i vilken principen om gott sjömanskap betonas, anges skyldigheten att räkna antalet passagerare ombord på ett fartyg och meddela befälhavaren detta före avresan. Detta bidrar till att säkerställa att ett passagerarfartyg inte lämnar hamnen med ett större antal passagerare än det enligt lag har tillåtelse för.

I den andra punkten säkerställs att uppgifter om antalet passagerare ombord på ett passagerarfartyg finns tillgängliga i land, och att staterna ges möjlighet att använda alternativa kommunikationsmedel för detta ändamål.

## Artikel 6

Den här artikeln innehåller krav på att ytterligare uppgifter om passagerare ombord på fartyg som företar resor över 20 nautiska mil mellan två hamnar skall registreras. Om en olycka inträffar är dessa uppgifter viktiga inte bara för räddningstjänsterna utan även för att hålla släktingar och andra informerade om situationen.

I rådets förordning av den 22 december 1994 föreslås att tidsfaktorn skulle kunna bli avgörande när man väljer att begränsa kravet på registrering av namn. Kommissionen har dock valt att avvika från den här rekommendationen på grund av att antalet höghastighetspassagerarfartyg som kan genomföra långa resor på mycket kort tid har ökat betydligt på senaste tiden. Möjligheten att sänka gränsen på 20 nautiska mil enligt bestämmelserna i artikel 9 ger medlemsstaterna tillfällighet att tillämpa SOLAS-regel III/24-2 avsnitt 3 i hela sin utsträckning på samtliga passagerarfartyg i internationell trafik.

## Artikel 7

I den här artikeln fastställs att befälhavaren alltid skall känna till hur många passagerare det finns ombord, och att han skall se till att antalet inte överstiger det antal för vilket fartyget är godkänt. Det sistnämnda är ett bindande krav enligt principen om gott sjömanskap.

## Artikel 8

Här fastställs skyldigheterna för företag som transporterar passagerare från gemenskapens hamnar. I första stycket krävs att företag som transporterar passagerare skall utse en särskild person som ansvarar för att administrera och vidarebefordra de uppgifter som myndigheterna efterfrågar. I det här stycket behandlas även minimikraven för passagerarregistreringssystem. Företagen kan välja hur man vill genomföra bestämmelserna i direktivet och de kan således använda de möjligheter som modern dataöverföring och datateknik erbjuder. Eftersom det fastställs att passageraruppgifterna inte skall sparas längre än vad som behövs för att kraven i direktivet skall uppfyllas påverkas inte i onödan de olika medlemsstaternas lagar som innehåller relativt hårda bestämmelser om integritetsskydd.

## Artikel 9

I den här artikeln behandlas möjligheterna till undantag från bestämmelserna i direktivet. Således tar man upp flera medlemsstaters önskan att kunna tillämpa bestämmelserna i direktivet även på fartyg som företar resor om mindre än 20 nautiska mil mellan två hamnar. Det skall dock påpekas att bestämmelserna i direktivet fortfarande skall följas när en medlemsstat beslutar sig för att sänka gränsen på 20 nautiska mil. I artikeln tar man dessutom hänsyn till de särskilda problem som medlemsstaterna kan komma att stå inför vad gäller vissa särskilda resor, som t.ex. reguljär pendeltrafik eller vägfärjor som trafikerar en bukt eller ett sund. Även för passagerarfartyg som trafikerar skyddade farvatten kan medlemsstaterna genom den här artikeln medge undantag från direktivets bestämmelser om registrering, förutsatt att driftsförhållanden och det geografiska området där dessa fartyg går i trafik erbjuder tillräckliga och lämpliga sjöräddningsresurser. Möjligheten att en flaggstat inte ansluter sig till ett undantagsbeslut fattat av en medlemsstat i sin egenskap av en hamnstat är även medtaget.

## Artikel 10

Direktivets främsta målsättning är att förbättra säkerheten i hela gemenskapen. Detta kan uppnås endast genom en enhetlig tillämpning av bestämmelserna i direktivet. Medlemsstaterna uppmanas att vidta alla nödvändiga åtgärder och steg för att säkerställa att de registreringssystem som upprättats av berörda företag uppfyller funktionsnormerna som fastställs i detta direktiv. Denna målsättning betonas och medlemsstaterna uppmanas att kontrollera att normerna uppfylls.

## Artikel 11

I den här artikeln fastställs funktionsnormerna som de passagerarregistreringssystem som företagen upprättat måste uppfylla. De främsta kriterierna är att hanteringen av uppgifterna är enkel och snabb. I en särskild punkt finns krav på att företagen skall upprätta ett reservsystem för registrering som skall uppfylla samma kriterier om registreringssystemet skulle gå sönder. Andra punkten tar dessutom upp frågan om att medlemsstater skall arbeta på ett sådant sätt att man undviker ett flertal olika registreringssystem på liknande rutter. Det skall även påpekas att bestämmelserna i den här artikeln överensstämmer med lämpliga bestämmelser i konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart.

## Artikel 12

Den här artikel ger kommissionen möjlighet att ändra direktivet, i enlighet med de förfaranden som anges i artikel 13, för att säkerställa tillämpningen, enligt detta direktiv, av senare ändringar av SOLAS-konventionen som har trätt i kraft efter antagandet av detta direktiv, men även för att säkerställa de funktionsnormer som anges i artikel 11.1. Detta för att ta hänsyn till en framtida utveckling av säkerhetsföreskrifterna på internationell nivå. Utan att det påverkar förfarandena för ändring av internationella konventioner skall beslut om tillämpning, enligt detta direktiv, av senare ändringar som gjorts till dessa och som trätt i kraft följa det förfarande som fastställts i artikel 13.

### Artikel 13

Här återfinns den kommitté som upprättats i enlighet med artikel 12 i rådets direktiv 93/75/EEG<sup>1</sup>, och här beskrivs även det rådgivningsförfarande som skall följas när direktivet hänvisar till kommittéförfaranden.

### Artikel 14

I direktivet anges de datum när bestämmelserna i direktivet skall vara helt genomförda, vilket är ett år efter de datum som anges för samma ändamål i SOLAS-konventionen.

### Artikel 15

Inga kommentarer.

### Artikel 16

Inga kommentarer.

---

<sup>1</sup> EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods.

## **förslag till rådets direktiv om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg**

Europeiska unionens råd har antagit detta direktiv

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>1</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och Sociala Kommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med artikel 189c i fördraget<sup>3</sup> och i samarbete med Europaparlamentet,<sup>4</sup> och

med beaktande av följande:

Gemenskapsåtgärder inom sjötransportsektorn bör syfta till att förbättra transport-säkerheten. Gemenskapen är i hög grad angelägen om att upprätta harmoniserade säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Detta direktiv ingår i de åtgärder som har vidtagits för att förbättra säkerheten till sjöss.

Gemenskapen är allvarligt oroad över de senaste fartygsolyckorna där passagerarfartyg har varit inblandade med enorma förluster i människoliv som följd, särskilt Estoniakatastrofen. Europeiska medborgare och många andra som reser med passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg inom gemenskapen skall kunna förvänta sig och också lita på att säkerheten ombord ligger på en lämplig nivå och att informationssystemet som skall underlätta för sjöräddningstjänsten är tillfredsställande. Det är nödvändigt att vidta lämpliga åtgärder för att uppfylla dessa förväntningar och undvika att passagerarfartyg som är inblandade i fartygsolyckor i farvatten för vilka medlemsstaterna är ansvariga, enligt 1979 års internationella sjöräddningskonvention i onödan oroar släktingar och andra berörda personer.

Säkerheten på fartygen är flaggstaternas främsta ansvarsområde. Medlemsstaterna kan säkerställa att passagerarfartyg som seglar under deras flagg och de företag som driver dessa uppfyller lämpliga säkerhetsföreskrifter. Det enda sättet för medlemsstaterna att säkerställa säkerheten på samtliga passagerarfartyg, oberoende av flagg, som trafikerar eller som vill trafikera deras hamnar är att kräva att de fartyg som trafikerar deras hamnar uppfyller säkerhetsföreskrifterna.

Möjligheten att reglera undantag för passagerarfartyg som trafikerar en hamn i en medlemsstat kan vad gäller sjöräddningstjänster inte lämnas uteslutande till flaggstaten. Endast hamnstaten kan fastställa förutsättningarna för den bästa sjöräddningsverksamheten;

---

1

2

3

4

Det finns inte några skäl vare sig för medlemsstater eller tredje länder, förutom dem som nämns i detta direktiv, att avvika från relevanta SOLAS-bestämmelser om "passageraruppgifter" för resor som avgår från eller ankommer till gemenskapens hamnar.

Det är nödvändigt att säkerställa att antalet passagerare ombord på ett passagerarfartyg inte överstiger det antal som fartyget och dess säkerhetsutrustning är godkänt för. Passageraruppgifter måste registreras för att underlätta identifieringen av personerna efter en olycka.

I detta direktiv erinras medlemsstaterna om de åtgärder som de kan vidta enligt internationell rätt. I de internationella konventionerna överläts viktiga tolkningsfrågor till varje enskild stat. Det finns för närvarande inte någon obligatorisk internationell standard för registrering av passagerare som samtliga passagerarfartyg, även i nationell trafik, måste överensstämma med.

Den obligatoriska registreringen av passagerare för samtliga passagerarfartyg oberoende av flagg tar även hänsyn till regel 27 i SOLAS-konventionen som innehåller liknande krav. Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas rätt att införa vissa strängare krav för berörda passagerarfartyg.

För att undvika att konkurrensen snedvrids skall ett enhetligt tillvägagångssätt fastställas i områden med tät trafik och med olika avstånd mellan hamnarna. Gränsen på 20 nautiska mil är resultatet av att man tagit hänsyn till allmänna normer men även till samtliga medlemsstaters särskilda intressen. Passagerarfartyg som endast går i trafik i skyddade farvatten och passagerarfartyg som går i trafik på mycket korta tidtabellsbundna resor i skyddade farvatten är inte så utsatta och bör därför kunna medges undantag.

Med hänsyn särskilt till den inre marknaden för passagerartransporter till sjöss är åtgärder på gemenskapsnivå den enda möjligheten för att fastställa en gemensam lägsta säkerhetsnivå för fartyg inom hela gemenskapen. Underlåtenhet att handla från gemenskapens sida skulle inte bara leda till otillräckligt skydd för passagerarna, utan även till att onödigt komplicerade och osäkra system skulle finnas kvar inom gemenskapen till skada för och på bekostnad av industrin.

En gemensam lägsta nivå på säkerhetskraven måste uppnås genom bindande gemenskapsåtgärder. Ett rådsdirektiv är emellertid tillräckligt i det här fallet, eftersom det respekterar principen om proportionalitet genom att ge varje medlemsstat rätt att besluta vilka verktyg för genomförandet som passar dess interna system.

Insamling och bearbetning av uppgifter om namngivna personer är nödvändigt för identifieringen av passagerare om en olycka skulle inträffa. Insamling och bearbetning av dessa uppgifter skall utföras i enlighet med de principer om dataskydd som anges i direktiv 95/46/EG. Personerna bör vara informerade om vad uppgifterna skall användas till när de samlas in, och uppgifterna bör sparas endast för en mycket kort tid samt tas bort när fartyget i fråga är säkert i hamn vid sin slutdestination.

Det är nödvändigt att en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna bistår kommissionen för en effektiv tillämpning av direktivet. Den kommitté som anges i artikel 12 i rådets direktiv 93/75/EEG kan åta sig den uppgiften.

Den här kommittén kan anpassa vissa bestämmelser i direktivet till kommande ändringar i SOLAS-konventionen och fastställa ytterligare bestämmelser för att säkerställa ett enhetligt system för undantag samt genomföra resolutioner från internationella sjöfartsorganisationen.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE

### *Artikel 1*

Syftet med detta direktiv är att förbättra säkerheten och räddningsmöjligheterna för passagerare och besättning ombord på passagerarfartyg som trafikerar hamnar i gemenskapens medlemsstater, samt att säkerställa att efterdyningarna av alla sorters olyckor som kan inträffa kan tas omhand på ett effektivare sätt.

### *Artikel 2*

I detta direktiv avses med

- *personer*: samtliga ombordvarande, både passagerare och besättning, oberoende av ålder,
- *passagerarfartyg*: havsgående passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som medför mer än tolv passagerare,
- *höghastighetspassagerarfartyg*: höghastighetsfartyg enligt definition i regel 1 kapitel X i 1974 års SOLAS-konvention, i dess lydelse på dagen för antagandet av detta direktiv,
- *företag*: ägare av passagerarfartyg, andra organisationer eller personer, t.ex. förvaltare eller den som bareboat chartrar, som har övertagit ägarens ansvar för att framföra passagerarfartyget,
- *utsedd person*: den person som av ett företag har utsetts att ansvara för att åtagandena i ISM-koden uppfylls, eller någon som av företaget har utsetts som ansvarig för att spara uppgifter om personer som finns ombord på ett av företagets passagerarfartyg,
- *utsedd myndighet*: den behöriga myndighet i en medlemsstat som är ansvarig för sjöräddningstjänsten såsom fastställts i artikel 8,
- *ISM-kod*: internationell säkerhetsorganisationskod för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, antagen av internationella sjöfartsorganisationen genom församlingens resolution A.741 (18) av den 4 november 1993,
- *en nautisk mil*: 1 852 meter,
- *skyddade farvatten*: områden där sannolikheten att den signifikanta våghöjden överstiger 1,5 meter är mindre än 10 % beräknad på hela året och där



passagerarfartyg inte vid något tillfälle befinner sig mer än 6 nautiska mil från en skyddad plats där skeppsbrutna personer kan ta sig i land.

### *Artikel 3*

1. Detta direktiv skall gälla passagerarfartyg med undantag av
  - örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
  - lustjakter om de inte har eller kommer att ha en besättning och medföra mer än 12 passagerare för kommersiella syften.
2. Passagerarfartyg som seglar under en medlemsstats flagg och som uteslutande går i trafik utanför gemenskapen faller utanför syftet för detta direktiv.

### *Artikel 4*

1. De medlemsstater som, enligt relevanta SOLAS-bestämmelser, medger undantag vad gäller passageraruppgifter för fartyg som seglar under deras egen flagg och som anlöper hamnar inom gemenskapen från hamnar utanför gemenskapen skall följa de villkor för undantag som anges i bestämmelserna i detta direktiv.
2. Varje medlemsstat skall för fartyg som seglar under deras egen flagg och som anlöper hamnar inom gemenskapen från hamnar utanför gemenskapen erfordra företaget att säkerställa att informationen i enlighet med artiklarna 5.1. och 6 finns tillgänglig.
3. Varje medlemsstat skall för passagerarfartyg som seglar under tredje lands flagg och som anlöper hamnar inom gemenskapen från hamnar utanför gemenskapen erfordra företaget att säkerställa att informationen i enlighet med artiklarna 5.1. och 6 insamlas och sparas så att den finns tillgänglig för den utsedda myndigheten när så erfordras.

### *Artikel 5*

1. Samtliga ombordvarande på passagerarfartyg som avgår från en hamn i en medlemsstat skall räknas innan passagerarfartyget avgår.
2. Antalet personer skall före avresan meddelas passagerarfartygets befälhavare och den av företagets utsedda personen eller något annat av företagets hamnbaserade system som tjänar samma syfte.

### *Artikel 6*

Följande uppgifter skall registreras för samtliga passagerarfartyg som avgår från en hamn i en medlemsstat och som genomför resor om minst 20 nautiska mil från avreseorten:

- Ombordvarande personers efternamn.
- Förnamn eller initial.

- Kön.
- Angivelse av åldersgrupp (vuxen, barn eller spädbarn).
- Uppgifter för särskild vård eller hjälp i nödsituationer om passageraren ställer dessa uppgifter till förfogande.

Dessa uppgifter skall meddelas den person som företaget utsett senast 30 minuter efter passagerarfartygets avresa.

#### *Artikel 7*

Befälhavaren skall försäkra sig om att antalet ombordvarande på ett passagerarfartyg som avgår från en hamn i en medlemsstat inte överstiger det antal för vilket passagerarfartyget är godkänt.

#### *Artikel 8*

Samtliga företag som ansvarar för driften av de passagerarfartyg som anges i artikel 3 skall

- upprätta ett system för registrering av de uppgifter som anges i bestämmelserna i artiklarna 5 och 6. Systemet skall överensstämma med normerna som anges i artikel 11.
- utse en person som är ansvarig för att spara och vidarebefordra de uppgifter som efterfrågas i detta direktiv.

Företaget skall säkerställa att de uppgifter som efterfrågas i detta direktiv omedelbart överförs till den utsedda myndigheten eller att de alltid kan göras tillgängliga för myndigheten. Uppgifterna skall inte sparas längre än vad som behövs för att uppfylla kraven i detta direktiv och de skall generellt tas bort så snart fartyget i fråga har kommit säkert i hamn.

Företaget skall säkerställa att särskilda uppgifter om personer som har angett att de behöver speciell vård eller hjälp i nödsituationer skall registreras på rätt sätt och meddelas befälhavaren före passagerarfartygets avresa.

#### *Artikel 9*

1. En medlemsstat från vars hamn ett passagerarfartyg avgår får sänka den gräns på 20 nautiska mil som nämns i artikel 6.
2. En medlemsstat från vars hamn ett fartyg avgår får undanta passagerarfartyg i tidtabellsbunden trafik som trafikerar skyddade farvatten på resor som varar högst 30 minuter mellan hamnarna från kravet att meddela företagets utsedda person enligt artikel 5.

En medlemsstat från vars hamn ett fartyg avgår får medge undantag från kraven i artikel 6 för passagerarfartyg som endast trafikerar skyddade farvatten förutsatt att lämpliga och tillräckliga sjöräddningsresurser finns att tillgå inom det område där dessa fartyg går i trafik.

I enlighet med bestämmelserna i detta direktiv skall en medlemsstat inte bevilja undantag för passagerarfartyg som avgår från dess hamnar och som seglar under tredje lands flagg när detta tredje land är avtalsslutande part till SOLAS-konventionen och inte, enligt relevanta SOLAS-bestämmelser, instämmer i tillämpningen av sådana undantag.

3. Under de omständigheter som anges i punkt 2 skall följande förfaranden gälla:
  - a) Medlemsstaten skall utan dröjsmål informera kommissionen om de undantag de beslutar om och ange välgrundade skäl för dessa.
  - b) Om kommissionen inom sex månader efter anmälan anser att undantaget inte är berättigat eller om det kan snedvrída konkurrensen kan den, i enlighet med de förfaranden som anges i artikel 13.2, kräva att medlemsstaten ändrar eller drar tillbaka medgivandet om undantag.

#### *Artikel 10*

De registreringssystem som upprättas enligt artikel 8 skall vara till medlemsstaternas belåtenhet och godkännas av dessa.

Medlemsstaterna skall göra stickprov för att kontrollera att registreringssystemen som upprättats i landet, enligt detta direktiv, fungerar på rätt sätt.

Medlemsstaterna skall utse den myndighet till vilken företagen som anges i artikel 8 skall lämna uppgifterna som efterfrågas i detta direktiv.

#### *Artikel 11*

1. Registreringssystemen skall uppfylla följande funktionsnormer:
  - i) Läsbarhet: Efterfrågade uppgifter skall vara utformade så att de är lätta att läsa.
  - ii) Tillgänglighet: Efterfrågade uppgifter skall vara lättillgängliga för de myndigheter för vilka uppgifterna i systemet kan vara relevanta.
  - iii) Brukbarhet: Efterfrågade uppgifter skall vara registrerade före avresan.
  - iv) Användarvänlighet: Systemet skall utarbetas på ett sätt som inte orsakar onödiga förseningar för passagerare vid ombordstigning på eller landstigning från fartyget.
  - v) Säkerhet: Uppgifterna bör skyddas på lämpligt sätt mot att de oavsiktligt eller olovligt raderas, samt mot obehöriga ändringar, avslöjanden eller obehörig tillgänglighet.

- vi) Andra instrument: Om systemet skulle gå sönder bör ett reservsystem eller ett liknande registreringsystem finnas tillgängligt.
2. Flera olika system bör undvikas på samma eller liknande rutter.

#### *Artikel 12*

1. I enlighet med det förfarande som anges i artikel 13.2 kan följande åtgärder vidtas:
- a) Fastställa bestämmelser
- i) för ett harmoniserat system för de undantag som medges enligt bestämmelserna i artikel 9.2,
- ii) för genomförandet av IMO-resolutioner och skrivelser rörande registreringsystemen.
- b) Genomföra ändringar av de funktionsnormer som anges i artikel 11.1.
- c) Utan att det påverkar förfarandena för ändring av SOLAS-konventionen, ändra direktivet för att säkerställa tillämpningen, enligt detta direktiv, av senare ändringar som gjorts vad gäller registreringsystem i SOLAS-konventionen och som trätt i kraft efter antagandet av detta direktiv.

#### *Artikel 13*

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 12.1 i direktiv 93/75/EEG<sup>1</sup>.
2. Vid hänvisning till artikel 12.1 skall följande förfaranden tillämpas:
- a) Kommissionens företrädare skall till den kommitté som avses i punkt 1 lämna ett förslag till de åtgärder som skall vidtas.
- b) Kommittén skall avge sitt yttrande om förslaget inom den tidsfrist som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.
- c) Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

---

<sup>1</sup> EGT nr L 247, 5.10.1993, s. 19 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods.

- d) Kommissionen skall ta den största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommissionen om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

#### *Artikel 14*

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 1998 och genast underrätta kommissionen om detta. Artikel 6 skall genomföras senast den 1 januari 1999.
2. När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.
3. Medlemsstaterna skall fastställa det sanktionssystem som skall tillämpas vid överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv, och de skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Dessa sanktioner skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.
4. Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om samtliga bestämmelser enligt nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen skall meddela övriga medlemsstater om detta.

#### *Artikel 15*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts.

#### *Artikel 16*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utkast till  
**BESLUT AV GEMENSAMMA EES-KOMMITTÉN**

Nr (...) .../9..

av den (...) (.....) 199 .

om ändring av bilaga XIII (kapitel V) till avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet genom tillägg av rådets direktiv (.../.../EG) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

**GEMENSAMMA EES-KOMMITTÉN HAR BESLUTAT FÖLJANDE**

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska gemenskapen som ändrats genom det protokoll som ändrar Avtalet om Europeiska ekonomiska gemenskapen, här nedan kallat avtalet, särskilt artikel 98 i detta, och

med beaktande av följande:

Europeiska unionens rådsdirektiv (.../.../EG) av den (..... 19...), av vilket en kopia biläggs detta beslut, skall utgöra en del av detta avtal.

Den övergripande anpassningen av protokoll 1 och sektoriella samt andra anpassningar i inledningen till bilaga XIII till detta avtal skall gälla.

**HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.**

*Artikel 1*

Bilaga XIII, transport, till avtalet skall ändras enligt nedanstående. Texten till den nya akten återfinns som tillägg.

*Artikel 2*

Följande nya punkt skall införas i kapitel V efter punkt XXX :

" XXX ...: rådets direktiv (.../.../EG) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

Bestämmelserna i direktivet skall, inom ramen för detta avtal, tillämpas med följande anpassning:

Artikel 13.1 skall ersättas med följande:

De avtalsslutande parterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den (..... 199..)"

*Artikel 3*

Detta beslut träder i kraft den (..... 199..)

*Artikel 4*

Detta beslut skall offentliggöras i EES-delen av, och i EES-tillägget till Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Upprättat i Bryssel den (..... 199..)

På Gemensamma EES-kommitténs vägnar  
Ordföranden

.....

Gemensamma EES-kommitténs sekreterare

.....

## FINANSIERINGSÖVERSIKT

### 1. ÅTGÄRD

Förslag till rådets direktiv om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg

### 2. BERÖRD BUDGETPOST Del A (se punkt 10)

### 3. RÄTTSLIG GRUND

Åtgärder för att förbättra sjöfartssäkerheten: artikel 84.2 i Romfördraget samt artikel 75.1 c

### 4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

#### 4.1 Mål

Att inrätta gemensamma och harmoniserade regler beträffande registrering av ombordvarande på passagerarfartyg

#### 4.2 Period som omfattas och förfarande för förnyelse

Obegränsad

### 5. KLASSIFICERING AV UTGIFTERNA

#### 5.1 Icke-obligatoriska utgifter

#### 5.2 Icke-differentierade anslag

### 6. UTGIFTSSLAG

Administrativa utgifter

### 7. BUDGETKONSEKVENSER BETRÄFFANDE DEL B (Operationella anslag)

Inga

### 8. ÅTGÄRDER FÖR ATT FÖREBYGGA BEDRÄGERIER

Kontroll av att förfarandet för att bjuda in experter från medlemsstaterna följs.



## 9. ANALYSFAKTORER RÖRANDE KOSTNADSEFFEKTIVITET

### 9.1 Särskilda och kvantifierade mål, målgrupp.

Fastställandet av en harmoniserad regim med syfte att försäkra att antalet ombordvarande på ett passagerarfartyg som trafikerar till och från gemenskapens hamnar inte överstiger det antal för vilket passagerarfartyget är godkänt enligt internationella avtal. Informationskravet beträffande ombordvarande på ett passagerarfartyg ökar dessutom effektiviteten på räddningstjänster i efterdyningarna av en olycka.

### 9.2 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

Uppföljning och utvärdering av åtgärden kommer att ske vid det årliga mötet i Kommittén för sjöfartssäkerhet.

## 10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVSNITT III, DEL A I BUDGETEN)

Den faktiska tilldelningen av de nödvändiga administrativa resurserna är beroende av kommissionens årliga beslut om tilldelning av resurser, med hänsyn till antalet tjänster och vilka extra belopp som godkänns av den budgetansvariga myndigheten.

### 10.1 Konskvens för antalet tjänster

		Personal för genomförande		Källa		Varaktighet
		Permanent tjänster	Tillfälliga tjänster	Befintliga resurser inom berört GD eller berörd avdelning	Extra resurser	
Tjänstemän eller tillfälligt anställda	A	2	-	2	-	-
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Andra resurser		xxxxxxx	-	-	-	-
Totalt		2	-	2	-	-

Om ytterligare resurser kommer att behövas, presentera en indikation av tidsramen inom vilka dessa skall göras tillgängliga.

### 10.2 Totala finansiella konsekvenser av ytterligare tjänster

	Belopp (i ecu)	Beräkningsmetod
Tjänstemän	0	
Tillfälliga tjänster	0	
Andra resurser (ange budgetpost)	0	
	0	
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	

De angivna beloppen bör ange de totala kostnaderna för de ytterligare tjänsterna för hela verksamhetens varaktighet, om denna varaktighet är förutbestämd, eller för 12 månader om den är obestämd.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter som ett resultat av insatsen

	Belopp (i ecu)	Beräkningsmetod
A 2510	20 000	<i>Kommittén för sjöfartssäkerhet håller redan möten beträffande annan gemenskapslagstiftning som rör sjöfartssäkerheten. Ytterligare ett möte/år anses nödvändigt för att diskutera särskilda frågor som har samband med detta förslag. Ersättningen av resekostnader beräknas till 20 000 ecu.</i>
<b>Totalt</b>	<b>20 000</b>	

## FORM FÖR KONSEKVENSBEDÖMNING

### KONSEKVENSEN AV FÖRSLAGET OM AFFÄRSVERKSAMHET särskilt i fråga om små och medelstora företag

#### FÖRSLAGETS RUBRIK:

**Förslag till rådets direktiv om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg**

#### HÄNVISNINGNUMMER: COM (96)

#### Förslaget

1. *Varför är gemenskapslagstiftning nödvändig inom detta område med beaktande av subsidiaritetsprincipen och vilka är dess huvudsakliga mål?*

Gemenskapens åtaganden i detta sammanhang är att förbättra säkerheten i fråga om sjötransport i enlighet med artikel 84.2 i fördraget tillsammans med artikel 75.1 c. Målet med den föreslagna åtgärden är att inrätta harmoniserade säkerhetsstandarder för alla passagerarfartyg vilka opererar i det operativa området för vilka medlemstater bär ansvar enligt 1979 års internationella sjöräddningskonvention.

Med anledning av subsidiaritetsprincipen är det gemenskapen som ansvarar för att säkerställa ett regelsystem som tillgodoser en harmoniserad säkerhetsnivå för passagerarfartyg som är verksamma inom samma område. Medlemsstaterna ansvarar för att, inom ramen för sin egen nationella lagstiftning, anta åtgärder som utarbetats för att säkerställa att direktivet tillämpas effektivt.

#### Inverkan på affärsverksamhet

2. *Vilka kommer att påverkas av förslaget?*
  - *Vilken företagssektor?*
  - *Vilken eller vilka företagsstorlekar?*
  - *Förekommer dessa företag i särskilda geografiska områden inom gemenskapen?*

Den företagssektor som kommer att beröras av detta förslag är bolag vilka opererar passagerarfartyg till eller från gemenskapens hamnar. En stor majoritet av passagerarfartyg vilka opereras inom gemenskapen drivs av medelstora och stora företag. De största flottorna av passagerarfartyg vilka påverkas av direktivets bestämmelser opereras utgående från, till eller inom Grekland, Italien, Danmark, Sverige, Finland och överbryggande den Engelska Kanalen.

3. *Vad måste företag göra för att uppfylla förslaget?*

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga så att operatörerna av passagerarfartyg följer säkerhetsbestämmelserna relaterade till räknandet av passagerare senast den 1 januari 1998, och registrering av ytterligare detaljer senast den 1 Januari 1999. Operatörerna av passagerarfartyg bör vara förberedda att fastställa operativa registreringsystem med därtill tillhörande uppbackningskapacitet före dessa tidsfrister. Det är värt att notera att motsvarande anspråk är redan i kraft och operativa i vissa medlemsländer, vilket innebär att tekniken finns redan tillgänglig och att det inte finns behov av att särskilt utveckla nya registreringsystem.

4. *Vilka ekonomiska effekter kan förslaget få?*

Introduceringen av registreringen av ombordvarande förväntas inte innebära någon förändring beträffande sysselsättningen ombord på ett passagerarfartyg, men kan ha följden att tilläggspersonal erfordras i land för att klara av registreringsprocedurerna före ett passagerarfartygets avgång. Förslaget förväntas därutöver att innebära en betydande verkan på affärsverksamhetens konkurrenskraft. Genom att inrätta en harmoniserad säkerhetsordning för alla passgerarfartyg, inbegripet dem som trafikerar under en icke-gemenskapsflagg och som är verksamma i gemenskapens vatten, skapas likvärdiga förutsättningar för alla berörda aktörer, och riskerna för snedvridning av konkurrensen genom att aktörer försöker att vinna en konkurrensfördel genom att spara in på säkerhetsstandarden på sina fartyg minimeras.

5. *Innehåller förslaget åtgärder med hänsyn till den särskilda situationen för små och medelstora företag (minskade eller förändrade krav)?*

Fullgörandet av förslagets regler omfattar inga krav som kan utgöra en oöverstiglig finansiell börda för de berörda företagen.

**Rådgivning:**

6. *Förteckning över de organisationer som har rådfrågats om förslaget och sammanfattning av deras huvudsakliga synpunkter.*

Representanter från Europeiska rederier och fackföreningar har rådfrågats beträffande förslaget. Industrin uttryckte huvudsakligen sin oro över den konkurrensinverkan som förslaget kan innebära på grund av registreringskravet för resor under 30 nautiska mil. Tävligen med "Le Shuttle" adresserades även.

ISSN 1024-4506

KOM(96) 574 slutlig

# DOKUMENT

SV

07 08

---

Katalognummer : CB-CO-96-575-SV-C

ISBN 92-78-11497-9

---

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg