

Europeiska unionens officiella tidning

L 131



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtioandra årgången

28 maj 2009

Innehållsförteckning

- I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras

FÖRORDNINGAR

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 390/2009 av den 23 april 2009 om ändring av de gemensamma konsulära anvisningarna angående viseringar till diplomatiska beskickningar och karriärkonsulat i samband med införandet av biometri samt bestämmelser om hur viseringsansökningar ska tas emot och behandlas 1
- ★ 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 ⁽¹⁾ 11
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss ⁽¹⁾ 24

DIREKTIV

- ★ 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 ⁽¹⁾ 47
- ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll ⁽¹⁾ 57

Pris: 26 EUR

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

(forts. på nästa sida)

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.

| | |
|--|-----|
| ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen ⁽¹⁾ | 101 |
| ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG ⁽¹⁾ | 114 |
| ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk ⁽¹⁾ | 128 |
| ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser ⁽¹⁾ | 132 |



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 390/2009

av den 23 april 2009

om ändring av de gemensamma konsulära anvisningarna angående viseringar till diplomatiska beskickningar och karriärkonsulat i samband med införandet av biometri samt bestämmelser om hur viseringsansökningar ska tas emot och behandlas

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 62.2 b ii,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska datatillsynsmannens yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) För att kunna säkerställa en tillförlitlig kontroll och identifiering av sökande måste biometriska uppgifter hanteras i det informationssystem för viseringar (VIS) som upprättades genom rådets beslut 2004/512/EG ⁽³⁾, och det är nödvändigt att skapa en rättslig ram för upptagningen av dessa biometriska kännetecken. Vidare kräver genomförandet av VIS nya former för hur viseringsansökningarna tas emot.

(2) Införandet av biometriska kännetecken i VIS är ett viktigt steg mot att kunna använda nya uppgifter, som på ett mer tillförlitligt sätt etablerar kopplingen mellan inneha-

varen av en visering och dennes pass för att undvika att falska identiteter används. Därför bör sökandens personliga inställelse – åtminstone vid den första ansökan – vara ett av grundkraven vid utfärdandet av en visering med registrering av biometriska kännetecken i VIS.

(3) Valet av biometriska kännetecken görs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 767/2008 av den 9 juli 2008 om informationssystemet för viseringar (VIS) och utbytet mellan medlemsstaterna av uppgifter om viseringar för kortare vistelse (VIS-förordningen) ⁽⁴⁾.

(4) I den här förordningen definieras standarderna för upptagandet av dessa biometriska kännetecken med hjälp av hänvisningar till relevanta bestämmelser som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao). Inga andra tekniska specifikationer krävs för att säkerställa interoperabilitet.

(5) Varje handling, uppgift eller biometriskt kännetecken som mottas av en medlemsstat i samband med en viseringsansökning ska anses vara en konsulär handling enligt Wienkonventionen om konsulära förbindelser av den 24 april 1963 och ska behandlas på lämpligt sätt.

(6) För att underlätta registreringen av sökande och minska medlemsstaternas kostnader behöver medlemsstaternas nuvarande möjligheter att företräda varandra utökas. I första hand bör en specifik typ av företrädande, som endast avser mottagande av ansökningar och registrering av biometriska kännetecken, läggas till i de gemensamma konsulära anvisningarna angående viseringar till diplomatiska beskickningar och karriärkonsulat ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ EUT C 321, 29.12.2006, s. 38.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 10 juli 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 25 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽³⁾ EUT L 213, 15.6.2004, s. 5.

⁽⁴⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 60.

⁽⁵⁾ EUT C 326, 22.12.2005, s. 1.

- (7) Andra alternativ bör införas, t.ex. samlokalisering, gemensamma ansökningscentrum, honorärkonsuler och samarbete med externa tjänsteleverantörer. En lämplig rättslig ram för dessa alternativ bör tas fram, varvid hänsyn särskilt bör tas till frågan om uppgiftsskydd. I enlighet med de villkor som fastställs i denna rättsliga ram bör medlemsstaterna själva kunna bestämma vilken typ av organisationsstruktur de kommer att använda i varje tredjeländ. Närmare upplysningar om dessa strukturer bör offentliggöras av kommissionen.
- (8) När medlemsstaterna organiserar sitt samarbete bör de se till att sökanden hänvisas till den medlemsstat som är ansvarig för behandlingen av ansökan.
- (9) Bestämmelser måste antas för situationer där medlemsstaterna för att underlätta förfarandet beslutar att samarbeta med en extern tjänsteleverantör för mottagande av ansökningar. Ett sådant beslut kan fattas om samarbete med andra medlemsstater i form av begränsat företrädande, samlokalisering eller ett gemensamt ansökningscentrum visar sig olämpligt för den berörda medlemsstaten på grund av särskilda omständigheter eller av skäl som rör lokala förhållanden. Denna typ av arrangemang bör överensstämma med de allmänna principerna för utfärdandet av viseringar och kraven på skydd av uppgifter i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾ bör respekteras. Dessutom bör behovet av att undvika visashopping beaktas vid fastställandet och genomförandet av sådana arrangemang.
- (10) Medlemsstaterna bör samarbeta med externa tjänsteleverantörer på grundval av ett rättsligt instrument som bör innehålla bestämmelser om deras exakta ansvar, om direkt och fullständig tillgång till deras lokaler, information till sökande, konfidentialitet samt omständigheter, villkor och förfaranden för att tillfälligt upphäva eller säga upp samarbetet.
- (11) Genom att möjliggöra för medlemsstaterna att samarbeta med en extern tjänsteleverantör för mottagande av ansökningar samtidigt som man fastställer principen om en enda kontaktpunkt för inlämning av ansökningar, införs genom denna förordning ett undantag från den allmänna principen om personlig inställelse (enligt del III punkt 4 i de gemensamma konsulära anvisningarna). Detta påverkar inte möjligheten att kalla sökanden till personlig intervju och påverkar inte heller framtida rättsliga instrument som reglerar dessa frågor.
- (12) För att säkerställa att uppgiftsskyddskraven uppfylls, har samråd ägt rum med den arbetsgrupp som bildats enligt artikel 29 i direktiv 95/46/EG.
- (13) Direktiv 95/46/EG är tillämpligt på medlemsstaterna när det gäller behandling av personuppgifter enligt denna förordning.
- (14) Medlemsstaterna bör bibehålla möjligheten för samtliga sökande att inge ansökningar direkt till dess diplomatiska eller konsulära beskickningar.
- (15) För att underlätta förfarandet vid varje efterföljande ansökan bör det vara möjligt att kopiera fingeravtryck från den första registreringen i VIS inom en period av 59 månader. Efter denna period bör fingeravtrycken tas på nytt.
- (16) Till följd av kravet på upptagning av biometriska kännetecken bör kommersiella mellanhänder, t.ex. resebyråer, inte längre användas för den första ansökan utan endast för de därpå följande.
- (17) De gemensamma konsulära anvisningarna bör därför ändras i enlighet med detta.
- (18) Kommissionen bör tre år efter det att VIS har börjat tillämpas, och därefter vart fjärde år, lägga fram en rapport om tillämpningen av denna förordning.
- (19) Eftersom målen för denna förordning, nämligen organisering av mottagandet och behandlingen av ansökningar med avseende på införandet av biometriska uppgifter i VIS och införande av gemensamma standarder och interoperabla biometriska kännetecken samt gemensamma regler för alla medlemsstater som deltar i gemenskapens gemensamma viseringspolitik, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (20) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokollet om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, deltar Danmark inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig på Danmark. Eftersom denna förordning är en utveckling av Schengenregelverket enligt bestämmelserna i avdelning IV i tredje delen av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, ska Danmark, i enlighet med artikel 5 i nämnda protokoll, inom sex månader efter antagandet av denna förordning besluta huruvida landet ska genomföra den i sin nationella lagstiftning.

(1) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

(21) När det gäller Island och Norge utgör denna förordning, i enlighet med avtalet mellan Europeiska unionens råd och Republiken Island och Konungariket Norge om dessa två staters associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket ⁽¹⁾, en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket som omfattas av det område som avses i artikel 1 B i rådets beslut 1999/437/EG ⁽²⁾ om vissa tillämpningsföreskrifter för det avtalet.

(22) Denna förordning utgör en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Förenade kungariket inte deltar i enlighet med rådets beslut 2000/365/EG av den 29 maj 2000 om en begäran från Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket ⁽³⁾. Förenade kungariket deltar därför inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig på Förenade kungariket.

(23) Denna förordning utgör en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Irland inte deltar i enlighet med rådets beslut 2002/192/EG av den 28 februari 2002 om Irlands begäran om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket ⁽⁴⁾. Irland deltar därför inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig på Irland.

(24) När det gäller Schweiz utgör denna förordning, i enlighet med avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket ⁽⁵⁾, en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket som omfattas av det område som avses i artikel 1 B i beslut 1999/437/EG jämförd med artikel 3 i rådets beslut 2008/146/EG ⁽⁶⁾.

(25) När det gäller Liechtenstein utgör denna förordning, i enlighet med protokollet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen, Schweiziska edsförbundet och Furstendömet Liechtenstein om Furstendömet Liechtensteins anslutning till avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket, en utveckling av de bestämmelser i Schengenre-

gelverket som omfattas av det område som avses i artikel 1 B i beslut 1999/437/EG jämförd med artikel 3 i rådets beslut 2008/261/EG ⁽⁷⁾.

(26) När det gäller Cypern utgör denna förordning en rättsakt som utvecklar Schengenregelverket eller som på annat sätt har samband med detta i den mening som avses i artikel 3.2 i 2003 års anslutningsakt.

(27) Denna förordning utgör en rättsakt som utvecklar Schengenregelverket eller som på annat sätt har samband med detta i den mening som avses i artikel 4.2 i 2005 års anslutningsakt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av de gemensamma konsulära anvisningarna

De gemensamma konsulära anvisningarna angående viseringar till diplomatiska beskickningar och karriärkonsulat ska ändras på följande sätt:

1. Del II ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1.2 b ska följande stycken läggas till:

”En medlemsstat kan också företräda en eller flera andra medlemsstater på ett begränsat sätt endast när det gäller att ta emot ansökningar och registrera biometriskt kännetecken. Relevanta bestämmelser i 1.2 c och e ska tillämpas. Mottagandet och överföringen av akter och uppgifter till den företrädda medlemsstaten ska genomföras under iakttagande av gällande uppgiftsskydds- och säkerhetsregler.

Den eller de företrädda medlemsstaterna ska se till att uppgifterna är fullständigt krypterade när de överförs, oavsett om överföringen sker elektroniskt eller fysiskt på ett elektroniskt lagringsmedium, från myndigheterna i den företrädda medlemsstaten till den företrädda medlemsstatens myndigheter.

⁽¹⁾ EGT L 176, 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ EGT L 176, 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ EGT L 131, 1.6.2000, s. 43.

⁽⁴⁾ EGT L 64, 7.3.2002, s. 20.

⁽⁵⁾ EUT L 53, 27.2.2008, s. 52.

⁽⁶⁾ EUT L 53, 27.2.2008, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 83, 26.3.2008, s. 3.

I tredjeländer som förbjuder kryptering av uppgifter som ska överföras elektroniskt från myndigheterna i den företrädande medlemsstaten till den eller de företrädande medlemsstaternas myndigheter, ska den eller de företrädande medlemsstaterna inte tillåta den företrädande medlemsstaten att överföra uppgifter elektroniskt.

I sådana fall ska den eller de berörda företrädande medlemsstaterna se till att de elektroniska uppgifterna överförs fysiskt i fullständigt krypterad form på ett elektroniskt lagringsmedium från myndigheterna i den företrädande medlemsstaten till den eller de företrädande medlemsstaternas myndigheter av en medlemsstats konsulära tjänstemän eller, när en sådan överföring skulle kräva opropor­tionerliga eller orimliga åtgärder, på något annat säkert sätt, t.ex. med hjälp av etablerade aktörer med erfarenhet av att transportera känsliga handlingar och uppgifter i det berörda tredjelandet.

I samtliga fall ska säkerhetsnivån för överföringen anpassas till uppgifternas känslighet.

Medlemsstaterna eller gemenskapen ska sträva efter att nå en överenskommelse med de berörda tredjeländerna i syfte att upphäva förbudet mot kryptering av uppgifter som ska överföras elektroniskt mellan myndigheterna i de berörda medlemsstaterna.”

b) Led d ska ersättas med följande:

”d) När enhetliga viseringar i enlighet med a och b utfärdas genom företrädande och begränsat företrädande, ska detta återspeglas i tabellen över företrädande vid utfärdande av enhetliga viseringar i bilaga 18.”

2. Del III ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Viseringsansökningar

1.1 Formulär för viseringsansökan – antal formulär

Sökandena ska även fylla i formuläret för enhetlig viseringsansökan. Ansökningar om enhetlig visering ska göras på det harmoniserade formuläret, varav ett provexemplar återfinns i bilaga 16.

Åtminstone ett exemplar av formuläret för viseringsansökan ska fyllas i så att det kan användas för samråd med de centrala myndigheterna. Medlems-

staterna kan begära flera kopior om det behövs för de nationella förfarandena.

1.2 Biometriska kännetecken

a) Medlemsstaterna ska uppta biometriska kännetecken bestående av ansiktsbild och tio fingeravtryck från sökanden i enlighet med de garantier som fastställts i Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna samt i Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter.

Vid inlämnandet av den första ansökan ska sökanden inställa sig personligen. Vid det tillfället ska följande biometriska kännetecken upptas:

— Ett fotografi som skannats eller tagits vid ansökningstillfället.

— Tio fingeravtryck upptagna plant och digitalt registrerade.

Om de fingeravtryck som tagits på sökanden avseende en tidigare ansökan registrerades för första gången i Informationssystemet för viseringar (VIS) mindre än 59 månader före dagen för den nya ansökan, ska de kopieras in i den därpå följande ansökan.

Om det råder rimliga tvivel om sökandenas identitet, ska den diplomatiska eller konsulära beskickningen dock ta fingeravtryck inom den period som anges ovan.

Om det när ansökan lämnas in inte omedelbart kan bekräftas att fingeravtryck har upptagits inom den tidsfrist som anges ovan, får sökanden dessutom begära att de ska upptas.

I enlighet med artikel 9.5 i VIS-förordningen ska det foto som bifogas varje ansökan registreras i VIS. Sökanden ska inte vara skyldig att infinna sig personligen i detta syfte.

De tekniska kraven i fråga om fotografiet ska uppfylla internationella standarder enligt Icao-dokument 9303 del 1 6:e utgåvan.

Fingeravtrycken ska tas i enlighet med Icao-standarder och kommissionens beslut 2006/648/EG av den 22 september 2006 om fastställande av tekniska specifikationer för standarder för biometriska kännetecken i samband med utvecklingen av informationssystemet för viseringar (*).

Upptagningen av biometriska kännetecken ska göras av kvalificerad och vederbörligen bemyndigad personal på den diplomatiska eller konsulära beskickningen och de myndigheter som har ansvar för att utfärda viseringar vid gränserna. Under överinseende av de diplomatiska eller konsulära beskickningarna får upptagningen av de biometriska kännetecknen också göras av kvalificerad och vederbörligen bemyndigad personal hos en honorärkonsul eller hos den externa tjänstleverantör som avses i del VII punkterna 1.3 och 1.4.

Uppgifter får endast registreras i VIS av vederbörligen bemyndigad konsulär personal i enlighet med artiklarna 6.1, 7, 9.5 och 9.6 i VIS-förordningen.

Medlemsstaterna ska se till att alla sökkriterier i artikel 15 i VIS-förordningen används fullt ut för att undvika oriktiga identifieringar och avslag på oriktiga grunder.

b) Undantag

Följande sökande ska undantas från kravet på att lämna fingeravtryck:

— Barn under 12 år.

— Personer som det är fysiskt omöjligt att ta fingeravtryck på. Om det går att ta avtryck på färre än tio fingrar ska detta göras. Skulle det emellertid vara frågan om ett tillfälligt hinder, ska det krävas att sökanden lämnar fingeravtryck vid nästa ansökan. Diplomatiske och konsulära beskickningar och de myndigheter som har ansvar för att utfärda viseringar vid gränserna ska ha rätt att begära ytterligare klarlägganden om grunderna för det tillfälliga hindret. Medlemsstaterna ska se till att det finns lämpliga förfaranden som garanterar sökandens värdighet om inläsningen och registreringen av uppgifter bereder svårigheter. Om det är fysiskt omöjligt att ta fingeravtryck ska detta inte påverka beslut om beviljande av eller avslag på ansökan om visering.

— Stats- eller regeringschefer och ledamöter i de nationella regeringarna med åtföljande makar samt medlemmar av deras officiella delegationer, när de inbjudits av medlemsstaternas regeringar eller internationella organisationer för ett officiellt ändamål.

— Regenter och andra högt uppsatta medlemmar av en kungafamilj, när de inbjudits av medlemsstaternas regeringar eller internationella organisationer för ett officiellt ändamål.

I vart och ett av dessa fall ska orden 'ej tillämpligt' föras in i VIS.

(*) EUT L 267, 27.9.2006, s. 41."

b) Följande punkt ska läggas till:

"5. Personalens uppträdande

Medlemsstaternas diplomatiska beskickningar och konsulat ska se till att sökandena bemöts på ett hövligt sätt.

Konsulär personal ska under utförandet av sina arbetsuppgifter visa full respekt för den mänskliga värdigheten. Alla åtgärder som vidtas ska stå i proportion till de mål som eftersträvas med åtgärderna.

Konsulär personal får under utförandet av sina arbetsuppgifter inte diskriminera någon på grund av kön, ras eller etniskt ursprung, religion eller övertygelse, funktionshinder, ålder eller sexuell läggning."

3. Punkt 1 i del VII ska ändras på följande sätt:

"1. Organisation av viseringsmyndigheten

1.1 Hur viseringsansökningar ska tas emot och behandlas

Varje medlemsstat ska ansvara för hur ansökningar tas emot och behandlas. I princip ska ansökningar inlämnas vid en medlemsstats diplomatiska eller konsulära beskickning.

Medlemsstaterna ska

— utrusta sina diplomatiska eller konsulära beskickningar och de myndigheter som har ansvar för att utfärda viseringar vid gränserna, med erforderlig utrustning för upptagning av biometriska kännetecken liksom sina honorärkonsulers kontor när dessa används för insamling av biometriska kännetecken i enlighet med punkt 1.3, och/eller

- samarbeta med en eller flera andra medlemsstater inom ramen för det lokala konsulära samarbetet eller genom andra lämpliga kontakter i form av begränsat företrädande, samlokalisering eller ett gemensamt ansökningscentrum i enlighet med punkt 1.2.

Under särskilda omständigheter eller av skäl som rör lokala förhållanden, t.ex. när

- ett stort antal sökande inte gör det möjligt att organisera mottagandet av ansökningar och insamlingen av uppgifter inom rimlig tid och under anständiga förhållanden, eller
- det inte är möjligt att säkerställa god geografisk täckning av det berörda tredjelandet på något annat sätt,

och när de ovan nämnda formerna för samarbete visar sig olämpliga för den berörda medlemsstaten, får en medlemsstat som en sista utväg samarbeta med en extern tjänsteleverantör i enlighet med punkt 1.4.

Utän att det påverkar rätten att kalla sökanden till personlig intervju (i enlighet med del III punkt 4) får valet av organisationsform inte resultera i att sökanden måste infinna sig personligen på mer än ett ställe för att lämna in en ansökan.

1.2 Former för samarbete mellan medlemsstaterna

- a) Om alternativet 'samlokalisering' väljs, ska personal vid en eller flera medlemsstaters diplomatiska eller konsulära beskickningar behandla de ansökningar (inklusive biometriska kännetecken) som lämnats in till dem på en annan medlemsstats diplomatiska eller konsulära beskickning och dela utrustningen med denna medlemsstat. De berörda medlemsstaterna ska enas om hur länge samlokaliseringen ska pågå samt villkor för dess upphörande, liksom hur stor andel av viseringsavgiften som ska tillfalla den medlemsstat vars diplomatiska eller konsulära beskickning används.
- b) Om 'gemensamma ansökningscentrum' inrättas, ska personal från två eller flera medlemsstaters diplomatiska eller konsulära beskickningar ha gemensamma lokaler i en byggnad och där ta emot de ansökningar (inklusive biometriska kännetecken) som lämnas in till dem. Sökandena ska hänvisas till den medlemsstat som ansvarar för behandlingen av ansökan. Medlemsstaterna ska enas om hur länge detta samarbete ska vara samt villkoren för dess upphörande, liksom för fördelningen av kostnaderna

mellan de deltagande medlemsstaterna. En medlemsstat ska ansvara för avtal med avseende på logistik och diplomatiska förbindelser med värdlandet.

1.3 Honorärkonsuler

Honorärkonsuler får också ges behörighet att utföra några av eller alla uppgifterna i punkt 1.5. Adekvata åtgärder ska vidtas för att garantera säkerheten och dataskyddet.

Om honorärkonsuln inte är statlig tjänsteman i en medlemsstat, ska utförandet av dessa uppgifter genomföras i överensstämmelse med kraven i bilaga 19, med undantag för bestämmelserna i punkt C c i den bilagan.

Om honorärkonsuln är statlig tjänsteman i en medlemsstat, ska den berörda medlemsstaten se till att sådana krav ställs som är jämförbara med de krav som skulle gälla om dessa uppgifter genomfördes av dess diplomatiska eller konsulära beskickning.

1.4 Samarbete med externa tjänsteleverantörer

Medlemsstaterna ska sträva efter att samarbeta med en extern tjänsteleverantör tillsammans med en eller flera andra medlemsstater utan att det påverkar reglerna för offentlig upphandling och konkurrensreglerna.

Samarbetet med en extern tjänsteleverantör ska baseras på ett rättsligt instrument som ska uppfylla de krav som fastställs i bilaga 19.

Medlemsstaterna ska inom ramen för det lokala konsulära samarbetet utbyta uppgifter om valda externa tjänsteleverantörer och om fastställandet av villkoren och bestämmelserna i deras respektive rättsliga instrument.

1.5 Olika slags samarbete med externa tjänsteleverantörer

En extern tjänsteleverantör får ges behörighet att utföra någon eller några av följande uppgifter:

- a) Tillhandahållande av allmän information om viseringskrav och ansökningsformulär.
- b) Information till sökande om de ytterligare handlingar som krävs på grundval av en checklista.
- c) Insamling av uppgifter och mottagande av ansökningar (inbegripet upptagande av biometriska kännetecken) och överföring av ansökan till den diplomatiska eller konsulära beskickningen.

- d) Mottagande av den avgift som ska tas ut.
- e) Hantering av tidsbeställning för personlig inställelse vid den diplomatiska eller konsulära beskickningen eller hos den externa tjänsteleverantören.
- f) Insamling av resehandlingar (inbegripet i tillämpliga fall ett besked om avslag) från den diplomatiska eller konsulära beskickningen och återlämnande av dessa till sökandena.

1.6 Medlemsstaternas skyldigheter

När den eller de berörda medlemsstaterna väljer en extern tjänsteleverantör ska de granska bolagets solvens och tillförlitlighet (inbegripet nödvändiga tillstånd, företagsregistrering, bolagsstadga och bankavtal) och försäkra sig om att det inte föreligger några intressekonflikter.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska se till att en utvald extern tjänsteleverantör uppfyller de villkor och bestämmelser som de omfattas av enligt det rättsliga instrument som avses i punkt 1.4.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska vid behandlingen av uppgifter fortsätta att ansvara för efterlevnaden av bestämmelserna om skydd av uppgifter och ska stå under tillsyn i enlighet med artikel 28 i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (*).

Samarbetet med en extern tjänsteleverantör får inte begränsa eller utesluta någon ansvarighet enligt den eller de berörda medlemsstaternas nationella lagstiftning vid överträdelse av skyldigheter med avseende på sökandenas personuppgifter och behandlingen av viseringsansökningar. Denna bestämmelse påverkar inte rättsliga åtgärder som får vidtas direkt mot den externa tjänsteleverantören enligt den nationella lagstiftningen i det berörda tredjelandet.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska se till att uppgifterna är fullständigt krypterade, oavsett om överföringen sker elektroniskt eller fysiskt på ett elektroniskt lagringsmedium, från den externa tjänsteleverantören till myndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna.

I tredjelandet som förbjuder kryptering av uppgifter som ska överföras elektroniskt från den externa tjänste-

leverantören till myndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna ska den eller de berörda medlemsstaterna inte tillåta den externa tjänsteleverantören att överföra uppgifter elektroniskt.

I sådana fall ska den eller de berörda medlemsstaterna se till att de elektroniska uppgifterna överförs fysiskt i fullständigt krypterad form på ett elektroniskt lagringsmedium från den externa tjänsteleverantören till myndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna av en medlemsstats konsulära tjänstemän eller, om en sådan överföring skulle kräva oproportionerliga eller orimliga åtgärder, på något annat säkert sätt, t.ex. med hjälp av etablerade aktörer med erfarenhet av att transportera handlingar och uppgifter i det berörda tredjelandet.

I samtliga fall ska säkerhetsnivån för överföringen anpassas till uppgifternas känslighet.

Medlemsstaterna eller gemenskapen ska sträva efter att nå en överenskommelse med de berörda tredjeländerna i syfte att upphäva förbudet mot kryptering av uppgifter som ska överföras elektroniskt från den externa tjänsteleverantören till myndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska utbilda den externa tjänsteleverantören så att denne får de kunskaper som behövs för att erbjuda lämpliga tjänster och tillräcklig information till sökandena.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska se till att det finns möjlighet att kontrollera fingeravtryck på de diplomatiska eller konsulära beskickningarna om det råder tveksamhet om fingeravtrycken när de har tagits hos den externa tjänsteleverantören.

Behandlingen av ansökningar, i förekommande fall intervjuer, beslutsförfarandet samt utskriften och insättandet av viseringsmärken får endast utföras av diplomatiska eller konsulära beskickningar.

Externa tjänsteleverantörer får inte under några omständigheter ha tillgång till VIS. Tillgång till VIS ska uteslutande vara reserverad för vederbörligen bemyndigad personal på diplomatiska eller konsulära beskickningar.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska noga övervaka genomförandet av det rättsliga instrument som avses i punkt 1.4, inbegripet

- a) den allmänna information om viseringskrav och formulär för viseringsansökan som lämnas av den externa tjänsteleverantören till sökande,
- b) alla de tekniska och organisatoriska säkerhetsåtgärder som krävs för att skydda personuppgifter mot förstörelse genom olyckshändelse eller olaglig förstörelse, eller förlust genom olyckshändelse samt mot ändringar, otillåten spridning av eller otillåten tillgång till uppgifterna, särskilt om samarbetet innefattar överföring av register och uppgifter till den eller de berörda medlemsstaternas diplomatiska eller konsulära beskickningar, samt mot alla andra olagliga former av behandling av personuppgifter,
- c) upptagning och överföring av biometriska kännetecken,
- d) åtgärder som vidtagits för att se till att bestämmelserna om uppgiftsskydd följs.

I detta syfte ska den eller de berörda medlemsstaternas diplomatiska eller konsulära beskickningar regelbundet genomföra oanmälda kontroller i den externa tjänsteleverantörens lokaler.

1.7 Serviceavgift

Externa tjänsteleverantörer får ta ut en serviceavgift utöver den avgift som ska tas ut enligt bilaga 12. Serviceavgiften ska stå i proportion till de kostnader som den externa tjänsteleverantören ådrar sig vid utförandet av en eller flera av de uppgifter som anges i punkt 1.5.

Denna serviceavgift ska specificeras i det rättsliga instrument som anges i punkt 1.4.

Inom ramen för det lokala konsulära samarbetet ska medlemsstaterna se till att den serviceavgift som tas ut från en sökande vederbörligen återspeglar de tjänster som tillhandahålls av den externa tjänsteleverantören och är anpassad till lokala omständigheter. De ska dessutom sträva efter att harmonisera den gällande serviceavgiften.

Serviceavgiften får inte vara högre än halva viseringsavgiften enligt bilaga 12, oberoende av eventuella undantag från viseringsavgiften enligt bilaga 12.

Den eller de berörda medlemsstaterna ska bibehålla möjligheten för samtliga sökande att inge ansökningar

direkt till dess konsulat eller diplomatiska eller konsulära beskickningar.

1.8 Information

Exakt information om hur tidsbeställning ska göras och ansökningar lämnas in, ska meddelas allmänheten genom medlemsstaternas diplomatiska eller konsulära beskickningars försorg.

1.9 Kontinuitet i tjänsterna

Om samarbetet med andra medlemsstater eller någon typ av extern tjänsteleverantör skulle avbrytas, ska medlemsstaterna säkerställa att fullständiga tjänster upprätthålls.

1.10 Beslut och offentliggörande

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om hur de avser att organisera mottagandet och behandlingen av ansökningar på varje plats där det finns en utlandsbeskickning. Kommissionen ska se till att informationen offentliggörs på lämpligt sätt.

Medlemsstaterna ska tillhandahålla kommissionen ett exemplar av det rättsliga instrument som avses i punkt 1.4.

(*) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.”

4. Punkt 5.2 i del VIII ska ändras på följande sätt:

- a) Rubriken ska ersättas med följande:

”5.2 *Samarbetet mellan medlemsstaternas diplomatiska eller konsulära beskickningar och kommersiella mellanhänder*”.

- b) Följande mening ska införas mellan rubriken och punkt 5.2 a:

”Vid efterföljande ansökningar i den mening som avses i del III punkt 1.2 får medlemsstaterna tillåta sina diplomatiska eller konsulära beskickningar att samarbeta med kommersiella mellanhänder (dvs. privata administrativa byråer, transportbolag eller resebyråer, t.ex. researrangörer och detaljhandlare).”

5. Följande bilaga ska läggas till:

"BILAGA 19

Förteckning över minimikrav som ska införas i det rättsliga instrumentet vid samarbete med externa tjänsteleverantörer

- A. När det gäller uppgiftsskydd ska den externa tjänsteleverantören i sin verksamhet iaktta följande:
- Alltid förhindra att uppgifter obehörigen läses, kopieras, ändras eller raderas, särskilt under deras överföring till den diplomatiska eller konsulära beskickningen i den eller de medlemsstater som är ansvariga för att behandla en ansökan.
 - I enlighet med instruktionerna från den eller de behöriga medlemsstaterna överföra uppgifterna
 - elektroniskt, i krypterad form, eller
 - fysiskt, på ett säkert sätt.
 - Överföra uppgifterna så snabbt som möjligt:
 - Beträffande fysiskt överförda uppgifter, minst en gång i veckan.
 - Beträffande elektroniskt överförda krypterade uppgifter, senast i slutet av den dag de samlades in.
 - Omedelbart radera uppgifterna efter deras överföring och säkerställa att de enda uppgifter som får behållas ska vara sökandens namn och kontaktuppgifter för tidsbeställningen samt, i förekommande fall, passnumret fram till dess att passet återlämnas till sökanden.
 - Säkerställa att alla de tekniska och organisatoriska säkerhetsåtgärder som krävs för att skydda personuppgifter mot förstöring genom olyckshändelse eller olaglig förstöring, eller förlust genom olyckshändelse samt mot ändringar, otillåten spridning av eller otillåten tillgång till uppgifterna, särskilt om samarbetet innefattar överföring av register och uppgifter till den eller de berörda medlemsstaternas diplomatiska eller konsulära beskickningar, samt mot alla andra olagliga former av behandling av personuppgifter.
 - Behandla uppgifterna endast i syfte att behandla sökandens personuppgifter för den eller de berörda medlemsstaternas räkning.
 - Tillämpa dataskyddsstandarder som minst motsvarar de standarder som fastställs i direktiv 95/46/EG.
 - Ge sökanden den information som krävs enligt artikel 37 i VIS-förordningen.
- B. När det gäller personalens uppträdande ska den externa tjänsteleverantören i sin verksamhet iaktta följande:
- Se till att personalen har lämplig utbildning.
 - Se till att den externa tjänsteleverantörens personal i samband med utförandet av sina uppgifter
 - tar emot sökandena på ett hövligt sätt,
 - visar respekt för sökandens mänskliga värdighet och integritet,
 - inte diskriminerar människor på grund av kön, ras eller etniskt ursprung, religion eller övertygelse, funktionshinder, ålder eller sexuell läggning, samt
 - respekterar de sekretessbestämmelser som också ska gälla efter det att personalen har lämnat sitt arbete eller efter det att det rättsliga instrumentet tillfälligt har upphört eller sagts upp.
 - När som helst kunna lämna identitetsuppgifter på den personal som arbetar i företaget.
 - Kunna visa att personalen inte har några anteckningar i belastningsregistret och har erforderlig sakkunskap.
- C. När det gäller kontroll av verksamhetsutövandet ska den externa tjänsteleverantören iaktta följande:
- Sörja för att personal som har getts behörighet av den eller de berörda medlemsstaterna när som helst får tillgång till den externa tjänsteleverantörens lokaler utan föregående anmälan, särskilt i inspektionssyfte.
 - Se till att det i inspektionssyfte finns möjlighet till distanstillträde till den externa tjänsteleverantörens system för tidsbeställning.
 - Se till att relevanta övervakningsmetoder används (t.ex. testsökande, Webcam).
 - Se till att det finns tillgång till bevis för iakttagande av dataskydd, bl.a. rapporteringsskyldighet, externrevision och regelbundna kontroller på plats.
 - Till den eller de berörda medlemsstaterna utan dröjsmål rapportera eventuella säkerhetsproblem eller klagomål från sökande om missbruk av uppgifter eller obehörig tillgång samt samordna med den eller de berörda medlemsstaterna i syfte att finna en lösning och snabbt ge svar med förklaring till sökande som klagat.

D. När det gäller allmänna krav ska den externa tjänsteleverantören iaktta följande:

- a) Handla enligt instruktionerna från den eller de medlemsstater som är ansvariga för att behandla ansökan.
- b) Vidta lämpliga åtgärder mot korruption (t.ex. bestämmelser om ersättning till personal, samarbete vid val av personal som används för uppgiften, tvåmansregeln, rotationsprincipen).
- c) Fullt ut följa bestämmelserna i det rättsliga instrumentet, som ska innehålla en klausul om tillfälligt upphörande eller uppsägning, särskilt om de fastställda bestämmelserna överträds, samt en översynsklausul för att säkerställa att bästa praxis återspeglas i det rättsliga instrumentet.”

Artikel 2

Rapporter

Tre år efter det att VIS börjat tillämpas, och därefter vart fjärde år, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning, vilken innefattar införandet av upptagning och användning av biometriskä kännetecken, lämpligheten av den Icao-standard som valts,

efterlevnaden av dataskyddsreglerna, erfarenheterna av externa tjänsteleverantörer, särskilt med tanke på upptagningen av biometriskä uppgifter, genomförandet av ”59 månaders-regeln” för upptagande av fingeravtryck, samt organiserandet av mottagandet och behandlingen av ansökningar. Rapporten ska även, i enlighet med artiklarna 17.12, 17.13, 17.14 och 50.4 i VIS-förordningen, omfatta sådana fall där fingeravtryck faktiskt inte kunnat tas eller inte krävts av rättsliga skäl jämfört med det antal fall där fingeravtryck tas. Rapporten ska innefatta information om fall där personer som faktiskt inte kunnat lämna fingeravtryck fått avslag på sin viseringsansökan. Rapporten ska vid behov åtföljas av lämpliga förslag till ändring av denna förordning.

I den första rapporten ska även frågan om tillräcklig tillförlitlighet när det gäller identifiering och verifiering av fingeravtryck av barn under 12 år tas upp, särskilt hur fingeravtryck utvecklas med åldern, på grundval av resultaten av en studie som genomförts under kommissionens ansvar.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 391/2009

av den 23 april 2009

om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, mot bakgrund av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 3 februari 2009 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighets skull.

(2) Med hänsyn till arten av bestämmelser i direktiv 94/57/EG förefaller det lämpligt att dessa omarbetas i form av två olika gemenskapsrättsakter, nämligen ett direktiv och en förordning.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 632), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20.

(3) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg bör kunna erbjuda sina tjänster i hela gemenskapen under konkurrens, samtidigt som de olika organisationernas tjänster ger ett likvärdigt säkerhets- och miljöskydd. De nödvändiga branschstandarderna bör alltså vara enhetliga och tillämpas i hela gemenskapen.

(4) Detta mål bör eftersträvas genom åtgärder som på ett adekvat sätt ansluter sig till arbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och där så är lämpligt bygger vidare på och kompletterar detta. Medlemsstaterna och kommissionen bör dessutom främja IMO:s utarbetande av en internationell kod för erkända organisationer.

(5) Det bör fastställas minimikriterier för erkännande av organisationer i syfte att öka säkerheten på och förhindra förorening från fartyg. Minimikriterierna i direktiv 94/57/EG bör därför stärkas.

(6) För att bevilja ett första erkännande till organisationer som önskar bli bemyndigade att agera för medlemsstaternas räkning kan efterlevnaden av de minimikriterier som fastställs i denna förordning bedömas effektivare på ett harmoniserat och centraliserat sätt av kommissionen tillsammans med de medlemsstater som begär erkännandet.

(7) Bara organisationer med en viss prestationsnivå i fråga om kvalitet och säkerhet bör erkännas. Omfattningen av detta erkännande bör motsvara och fortlöpande anpassas till den berörda organisationens aktuella kapacitet. Erkännandet bör även ta hänsyn till erkända organisationers olika rättsliga status och bolagsform samtidigt som en fortsatt enhetlig tillämpning av de minimikriterier som fastställs i denna förordning säkerställs liksom effektiviteten i gemenskapens kontrollverksamhet. Oberoende av bolagsformen bör den organisation som erkänns tillhandahålla tjänster över hela världen och dess rättsliga enheter omfattas av globalt solidariskt ansvar.

(8) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (9) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra denna förordning för att inkorporera senare ändringar av internationella konventioner, protokoll, koder och resolutioner med anknytning till förordningen, för att uppdatera minimikriterierna i bilaga I och för att anta kriterier för mätning av effektiviteten i de regler och förfaranden som tillämpas av de erkända organisationerna, liksom dessas insatser vad gäller säkerhet hos och förhindrande av föroreningar från de av dem klassificerade fartygen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (10) Det är ytterst viktigt att åtgärder kan vidtas snabbt, effektivt och proportionellt när en erkänd organisation underlåter att fullgöra sina förpliktelser. I första hand bör man sträva efter att på ett tidigt stadium åtgärda de brister som kan utgöra ett hot mot säkerheten eller miljön. Kommissionen bör därför ges befogenhet att ålägga en erkänd organisation att vidta nödvändiga förebyggande eller avhjäljande åtgärder, och bör kunna besluta om tvångsmedel i form av böter och vite. Kommissionen bör utöva denna befogenhet på ett sätt som är förenligt med grundläggande rättigheter och bör säkerställa organisationens möjlighet att yttra sig under hela förfarandet.
- (11) I enlighet med den gemenskapsomfattande metoden måste beslutet att återkalla erkännandet av en organisation som inte fullgör skyldigheterna i denna förordning, om ovannämnda åtgärder inte visar sig vara verkningsfulla, eller om organisationen på annat sätt utgör ett oacceptabelt hot mot säkerhet eller miljö, fattas på gemenskapsnivå, och därför av kommissionen i enlighet med ett kommittéförfarande.
- (12) Den fortlöpande övervakning i efterhand av erkända organisationer som görs för att bedöma huruvida de följer denna förordning kan genomföras effektivare om den harmoniseras och centraliseras. Det är därför lämpligt att denna uppgift anförtros kommissionen och den medlemsstat som begär erkännandet, och att dessa får agera för gemenskapens räkning.
- (13) För att kunna kontrollera att organisationerna uppfyller minimikriterierna enligt denna förordning i fråga om alla fartyg i deras respektive klass måste kommissionens inspektörer få tillträde till fartyg och tillgång till fartygshandlingar, oavsett fartygets flagg, som en del av övervakningen av erkända organisationers verksamhet.
- (14) Säkerheten på de fartyg som en erkänd organisation inspekterar och certifierar är avhängig organisationens förmåga att snabbt upptäcka och åtgärda brister i sina regler, förfaranden och interna kontroller. Denna förmåga bör förbättras genom inrättande av en av kommersiella och politiska intressen oberoende enhet för kvalitetsbedömning och certifiering, som kan föreslå gemensamma åtgärder avsedda att förbättra samtliga erkända organisationer och skapa ett givande samarbete med kommissionen.
- (15) De erkända organisationernas regler och förfaranden är en viktig faktor när det gäller att öka säkerheten och förhindra olyckor och förorening. De erkända organisationerna har inlett ett arbete som bör leda till harmonisering av deras regler och förfaranden. Detta arbete bör uppmuntras och stödjas genom gemenskapslagstiftning, eftersom det bör ha en positiv inverkan både på sjösäkerheten och på den europeiska varvsindustrins konkurrenskraft.
- (16) Harmoniseringen av de erkända organisationernas regler för konstruktion, byggande och periodisk besiktning av handelsfartyg är en fortgående process. Skyldigheten att ha en uppsättning egna regler eller en demonstrerad förmåga till att ha egna regler bör därför ses inom ramen för harmoniseringsprocessen och bör inte utgöra ett hinder för den verksamhet som bedrivs av erkända organisationer eller potentiella kandidater för erkännande.
- (17) Erkända organisationer bör åläggas att uppdatera och konsekvent genomföra sina tekniska standarder för att harmonisera säkerhetsreglerna och säkerställa att internationella regler genomförs enhetligt inom gemenskapen. I de fall organisationernas tekniska standarder är identiska eller mycket lika bör man i fall då detta är möjligt överväga ett ömsesidigt erkännande av certifikat för material, utrustning och komponenter, med de mest krävande och strängaste standarderna som referens.
- (18) Medan varje erkänd organisation i princip bör hållas ensam och uteslutande ansvarig för de delar som den certifierar, bör erkända organisationers och tillverkares ersättningsansvar alltefter omständigheterna följa överenskomna villkor eller tillämplig lag i varje enskilt fall.
- (19) Eftersom öppenhet och informationsutbyte mellan berörda parter samt allmänhetens rätt till tillgång till information är av grundläggande vikt för att förhindra olyckor till sjöss bör de erkända organisationerna överlämna all relevant lagstadgad information om de klassade fartygens skick till de myndigheter som utför hamnstatskontrollen och göra den tillgänglig för allmänheten.

- (20) I syfte att förhindra att fartyg övergår från en klass till en annan för att undvika att utföra nödvändiga reparationer bör de erkända organisationerna sinsemellan utbyta all relevant information om de ifrågavarande fartygens skick och, om det är nödvändigt, kontakta flaggstaten.
- (21) Skyddet av immateriella rättigheter tillhörande sjöfartsaktörer inbegripet skeppsvarv, tillhandahållare av utrustning och redare bör inte hindra normala affärstransaktioner och i kontrakt överenskomna tjänster mellan dessa parter.
- (22) Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽¹⁾, bör ge det stöd som behövs för tillämpning av denna förordning.
- (23) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg i trafik i gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (24) Åtgärder som ska följas av medlemsstaterna i deras förhållande till de organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg fastställs i 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 ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I denna förordning fastställs åtgärder som ska följas av organisationer som ansvarar för inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, för uppfyllande av de internationella konventionerna om säkerheten till sjöss och förhindrande av havsförorening, samtidigt som friheten att tillhandahålla tjänster främjas. Detta omfattar utarbetandet och genomförandet av säkerhetskrav för skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer på fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Se sidan 47 i detta nummer av EUT.

Artikel 2

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *fartyg*: fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.
- b) *internationella konventioner*: den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74) utom kapitel XI-2 i dess bilaga, den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), inklusive protokoll och ändringar till dessa, samt därmed förknippade koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, i uppdaterad version.
- c) *organisation*: en rättslig enhet, dess dotterbolag och andra organ under dess kontroll, som i samarbete eller enskilt utför uppgifter som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
- d) *kontroll*: vid tillämpningen av c avses med *kontroll* rättigheter, avtal eller andra rättsliga eller praktiska medel som enskilt eller i kombination ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande över en juridisk person eller bemyndigar en juridisk person att utföra uppgifter som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
- e) *erkänd organisation*: en organisation som har erkänts i enlighet med denna förordning.
- f) *bemyndigande*: ett förfarande genom vilket en medlemsstat ger ett bemyndigande eller delegerar befogenheter till en erkänd organisation.
- g) *föreskrivet certifikat*: ett certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med internationella konventioner.
- h) *regler och förfaranden*: de krav som en erkänd organisation ställer på hur fartygen ska vara konstruerade, byggda, utrustade, underhållna och besiktigade.
- i) *klasscertifikat*: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och förfaranden som organisationen har fastställt och offentliggjort.
- j) *hemvist*: det ställe där en organisation har sitt huvudsäte, huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet.

Artikel 3

1. Medlemsstater som önskar bemyndiga en organisation som ännu inte är erkänd ska till kommissionen överlämna en begäran om erkännande tillsammans med fullständig information om, och bevis för, att organisationen uppfyller minimikriterierna i bilaga I och om kravet på organisationen och dess åtagande att följa bestämmelserna i artiklarna 8.4, 9, 10 och 11.

2. Kommissionen ska, tillsammans med respektive medlemsstat som lämnar in begäran, genomföra bedömningar av de organisationer för vilka den mottagit en begäran om erkännande för att kontrollera att de uppfyller och åtar sig att följa de krav som avses i punkt 1.

3. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3 vägra att erkänna organisationer som inte uppfyller de krav som avses i punkt 1 eller vilkas prestationsnivåer enligt de kriterier som fastställs i enlighet med artikel 14 anses utgöra ett oacceptabelt hot mot säkerhet eller miljö.

Artikel 4

1. Kommissionen ska bevilja erkännandet i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3.

2. Erkännande ska endast beviljas de organisationer som uppfyller de krav som avses i artikel 3.

3. Erkännandet ska utfärdas för den berörda rättsliga enheten, dvs. moderenheten för alla de rättsliga enheter som utgör den erkända organisationen. Erkännandet ska omfatta alla rättsliga enheter som bidrar till att säkerställa att den organisationen lämnar täckning för deras tjänster i hela världen.

4. Kommissionen får i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3 begränsa ett erkännande i fråga om vissa typer av fartyg, fartyg av en viss storlek, vissa trader eller en kombination av dessa, i överensstämmelse med den berörda organisationens dokumenterade kapacitet och sakkunskap. I ett sådant fall ska kommissionen ange skälen för begränsningen och villkoren för att begränsningen ska upphävas eller kunna utvidgas. Denna begränsning kan när som helst ses över.

5. Kommissionen ska upprätta och regelbundet uppdatera en förteckning över de organisationer som erkänns i enlighet med denna artikel. Förteckningen ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Om kommissionen anser att en erkänd organisation inte har uppfyllt minimikriterierna i bilaga I eller fullgjort sina förplik-

telser enligt denna förordning eller att en erkänd organisations prestationsnivå i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening har försämrats i betydande grad, men att detta inte utgör ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön, ska kommissionen ålägga den berörda erkända organisationen att inom angivna tidsfrister vidta de förebyggande och avhjälpande åtgärder som behövs för att dessa minimikriterier och förpliktelser ska uppfyllas respektive fullgöras helt och hållet och särskilt undanröja alla hot mot säkerheten eller miljön, eller på annat sätt ta itu med orsakerna till den försämrade prestationsnivån.

Om hotet mot säkerheten eller miljön är akut kan de förebyggande och avhjälpande åtgärderna inbegripa interimistiska skyddsåtgärder.

Kommissionen ska dock, utan att det påverkar åtgärdernas omedelbara genomförande, lämna förhandsmeddelande om de åtgärder den avser att vidta till alla de medlemsstater som har givit den berörda erkända organisationen sitt bemyndigande.

Artikel 6

1. Kommissionen får, utöver de åtgärder som vidtagits enligt artikel 5, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 12.2 besluta om böter för erkända organisationer

a) — vars allvarliga eller upprepade underlåtenhet att uppfylla minimikriterierna i bilaga I, eller att fullgöra förpliktelserna enligt artiklarna 8.4, 9, 10 och 11

eller

— vars försämrade prestationsnivå avslöjar allvarliga brister i organisationens struktur, förfaranden, rutiner eller interna kontroller, eller

b) som avsiktligt har gett kommissionen felaktig, ofullständig eller vilseledande information för kommissionens bedömning enligt artikel 8.1, eller har på annat sätt försvårat denna bedömning.

2. Om en erkänd organisation inte vidtar de förebyggande och avhjälpande åtgärder som kommissionen kräver, eller utan godtagbar anledning dröjer med åtgärderna, får kommissionen, utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 1, förelägga organisationen vite tills åtgärderna är genomförda.

3. Böter och viten enligt punkterna 1 och 2 ska vara avskräckande och proportionella både till sakens allvar och den erkända organisationens ekonomiska förmåga, med särskilt beaktande av den utsträckning i vilken säkerheten eller miljöskyddet har äventyrats.

Innan böter eller viten beslutas ska den erkända organisationen och berörda medlemsstater få tillfälle att yttra sig.

De böter och viten som beslutats får sammanlagt inte överstiga 5 % av organisationens sammanlagda genomsnittliga omsättning under de föregående tre räkenskapsåren för verksamhet som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

4. Europeiska gemenskapernas domstol ska ha obegränsad behörighet att pröva beslut varigenom kommissionen har fastställt böter eller vite. Den får upphäva, minska eller öka böter eller viten som beslutats.

Artikel 7

1. Kommissionen ska återkalla en organisations erkännande i följande fall:

- a) Organisationens upprepade och allvarliga underlåtenhet att uppfylla minimikriterierna i bilaga I eller att fullgöra sina förpliktelser enligt denna förordning utgör ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön.
- b) Organisationens upprepade och allvarliga bristande prestationer i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening utgör ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön.
- c) Organisationen har vid upprepade tillfällen hindrat eller försvårat kommissionens bedömning av organisationen.
- d) Organisationen har inte betalat böter eller viten som beslutats i enlighet med artikel 6.1 eller 6.2.
- e) Organisationen försöker erhålla täckning för eller återbetalning av sådana böter som den ålagt enligt artikel 6.

2. Kommissionens beslut i ärenden som omfattas av punkt 1 a och b ska grundas på all tillgänglig information, däribland följande:

- a) Resultatet av kommissionens egen bedömning av den erkända organisationen enligt artikel 8.1.
- b) Rapporter som medlemsstaterna har lämnat enligt artikel 10 i direktiv 2009/15/EG.
- c) Analyser av olyckor där fartyg klassade av organisationen har varit inblandade.

d) Upprepning av de brister som anges i artikel 6.1 a.

e) Den omfattning i vilken flottan i organisationens klass berörs.

f) Den utsträckning i vilken de åtgärder som anges i artikel 6.2 varit verkningslösa.

3. Kommissionen ska besluta om återkallelse av erkännandet på eget initiativ eller på en medlemsstats begäran i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3 och efter det att den berörda erkända organisationen fått tillfälle att yttra sig.

Artikel 8

1. Alla erkända organisationer ska regelbundet och minst vartannat år bedömas av kommissionen i samverkan med den medlemsstat som lämnat in begäran om erkännande i syfte att kontrollera att organisationerna fullgör förpliktelserna enligt denna förordning och uppfyller minimikriterierna i bilaga I. Bedömningen ska begränsas till den del av de erkända organisationernas verksamhet som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

2. När kommissionen väljer ut de erkända organisationer som ska bedömas ska särskild vikt fästas vid den erkända organisationens prestationsnivå i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening, dess olycksstatistik och de rapporter som utarbetats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10 i direktiv 2009/15/EG.

3. Bedömningen kan innefatta ett besök på den erkända organisationens regionala filialer samt slumpvis inspektion av fartyg – både sådana som redan är i bruk och sådana som håller på att byggas – i syfte att granska den erkända organisationens verksamhet. I detta fall ska kommissionen, när så är lämpligt, informera den medlemsstat där den regionala filialen har sin hemvist. Kommissionen ska tillhandahålla medlemsstaterna en rapport om resultatet av bedömningen.

4. Varje erkänd organisation ska årligen göra resultaten av sin översyn av hanteringen av kvalitetssystemet tillgängliga för den kommitté som avses i artikel 12.1.

Artikel 9

1. Erkända organisationer ska säkerställa att kommissionen har tillgång till den information den behöver för att göra sin bedömning enligt artikel 8.1. Inga avtalsklausuler får åberopas för att begränsa denna tillgång.

2. Erkända organisationer ska se till att deras avtal med fartygsägare eller driftsansvariga om utfärdande av föreskrivna certifikat eller klasscertifikat innehåller bestämmelser om att certifikaten bara utfärdas om parterna inte motsätter sig att kommissionens inspektörer kommer ombord i de syften som anges i artikel 8.1.

Artikel 10

1. Erkända organisationer ska regelbundet samråda med varandra för att bevara likvärdigheten mellan och uppnå harmonisering av sina regler och förfaranden och tillämpningen av dessa. De ska samarbeta med varandra för att uppnå en enhetlig tolkning av de internationella konventionerna utan att detta påverkar flaggstaternas befogenheter. Erkända organisationer ska i lämpliga fall komma överens om vilka tekniska och förfarandemässiga regler som ska gälla för deras ömsesidiga erkännande av klasscertifikat för material, utrustning och komponenter, grundade på likvärdiga standarder, med de mest krävande och strängaste standarderna som referens.

Om det av allvarliga säkerhetsskäl inte går att enas om ömsesidigt erkännande, ska de erkända organisationerna tydligt ange orsakerna till detta.

Om en erkänd organisation genom inspektion eller på annat sätt konstaterar att material, en del av utrustningen eller en komponent inte överensstämmer med motsvarande certifikat, får organisationen vägra att tillåta att materialet, utrustningen eller komponenten placeras ombord. Den erkända organisationen ska omedelbart informera övriga erkända organisationer och därvid ange orsakerna till sin vägran.

Erkända organisationer ska i klassificeringssyfte erkänna certifikat för marin utrustning som är rättmärkt i enlighet med rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning ⁽¹⁾.

De ska förse kommissionen och medlemsstaterna med regelbundna rapporter om grundläggande framsteg i fråga om standarder och ömsesidigt erkännande av certifikat för material, utrustning och komponenter.

2. Kommissionen ska senast den 17 juni 2014 på grundval av en oberoende undersökning lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om hur långt harmoniseringen av regler och förfaranden nått och om ömsesidigt erkännande av certifikat för material, utrustning och komponenter.

3. De erkända organisationerna ska samarbeta med myndigheter som utför hamnstatskontroller när ett fartyg som har klassificerats av dem berörs, särskilt när det gäller att underlätta åtgärdandet av rapporterade brister eller andra avvikelser.

4. De erkända organisationerna ska förse alla administrationer i medlemsstaterna som har gett något av de bemyndiganden

som avses i artikel 3 i direktiv 2009/15/EG samt kommissionen med alla relevanta uppgifter om sin klassade flotta, överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, oberoende av vilken flagg fartygen för.

Uppgifter om överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass, inklusive uppgifter om alla försenade besiktningar, försenade rekommendationer, klassvillkor, driftsvillkor eller driftsbegränsningar som utfärdats för organisationens klassade fartyg men som inte följts ska, oberoende av vilken flagg fartygen för, också meddelas elektroniskt till den gemensamma inspektionsdatabas som medlemsstaterna använder för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll ⁽²⁾ samtidigt som informationen registreras i den erkända organisationens eget system, dock senast 72 timmar efter den händelse som utlöste informationskyldigheten. Informationen ska, med undantag för rekommendationer och icke försenade klassvillkor, offentliggöras på dessa erkända organisationers webbplats.

5. De erkända organisationerna ska inte utfärda föreskrivna certifikat till ett fartyg som, oberoende av vilken flagg fartyget för, har deklasserats eller ändrat klass av säkerhetsskäl, förrän de har gett flaggstatsens behöriga administration tillfälle att inom rimlig tid yttra sig om huruvida en fullständig inspektion är nödvändig.

6. Vid överföring av klass från en erkänd organisation till en annan ska den frånträdande organisationen utan onödigt dröjsmål till den tillträdande organisationen överlämna en fullständig dokumentation om fartygets historia och särskilt underrätta den om

a) alla försenade besiktningar,

b) alla försenade rekommendationer och klassvillkor,

c) driftsvillkor utfärdade för fartyget, och

d) driftsbegränsningar utfärdade för fartyget.

Den tillträdande organisationen får utfärda nya certifikat för fartyget först sedan alla försenade besiktningar har genomförts med ett tillfredsställande resultat och sedan alla rekommendationer eller klassvillkor som tidigare utfärdats för fartyget men som inte följts har åtgärdats på det sätt som den frånträdande organisationen anger.

Innan certifikaten utfärdas ska den tillträdande organisationen upplysa den frånträdande organisationen om datum för utfärdande av certifikaten och bekräfta datum, plats och vilka åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med varje försenad besiktning och med alla rekommendationer och klassvillkor som inte följts.

⁽¹⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

Erkända organisationer ska fastställa och genomföra lämpliga gemensamma krav för överföring av klass där särskild försiktighet är nödvändig. Dessa fall ska bl.a. omfatta överföring av klasser av fartyg som är 15 år eller äldre, och överföring från en icke erkänd organisation till en erkänd organisation.

Erkända organisationer ska samarbeta med varandra för att korrekt genomföra bestämmelserna i denna punkt.

Artikel 11

1. Erkända organisationer ska senast den 17 juni 2011 inrätta och upprätthålla en oberoende enhet för kvalitetsbedömning och certifiering i enlighet med tillämpliga internationella kvalitetsstandarder, där relevanta yrkessammanslutningar inom fartygsindustrin får delta i rådgivande egenskap.

2. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska utföra följande uppgifter:

- a) Frekvent och regelbunden bedömning av erkända organisationers kvalitetssystem i enlighet med ISO 9001 kvalitetsstandardskriterier.
- b) Certifiering av erkända organisationers kvalitetssystem, inklusive organisationer för vilka erkännande har begärts i enlighet med artikel 3.
- c) Utfärdande av tolkningar av internationellt erkända standarder för kvalitetsstyrning, med beaktande särskilt av de erkända organisationernas särart och särskilda förpliktelser.
- d) Antagande av enskilda och kollektiva rekommendationer avsedda att förbättra de erkända organisationernas förfaranden och interna kontrollmekanismer.

3. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska ha den befogenhet och den kompetens som behövs för att handla oberoende av de erkända organisationerna och de resurser som behövs för att fullgöra sina arbetsuppgifter på ett effektivt sätt och med högsta yrkesmässiga standard, och därvid garantera oberoendet för de personer som utför dessa uppgifter. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska fastställa sin egen arbetsmetod och arbetsordning.

4. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering får begära bistånd från andra externa kvalitetsbedömningsorgan.

5. Enheten för kvalitetsbedömning och certifiering ska ge berörda parter, inklusive flaggstater och kommissionen, fullständig information om sin årliga arbetsplan, resultatet av organets undersökningar och om dess rekommendationer, särskilt i fråga om situationer där säkerheten kan ha äventyrats.

6. Kommissionen ska regelbundet bedöma enheten för kvalitetsbedömning och certifiering.

7. Kommissionen ska rapportera bedömningens resultat och uppföljning till medlemsstaterna.

Artikel 12

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

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

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

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

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

Artikel 13

1. Denna förordning får, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i syfte att uppdatera minimikriterierna i bilaga I med särskild hänsyn till relevanta beslut som har fattats av IMO.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 12.4.

2. Ändringar av de internationella konventioner som definieras i artikel 2 b i denna förordning får undantas från denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

Artikel 14

1. Kommissionen ska anta och offentliggöra följande:

- a) Kriterier för mätning av reglernas och förfarandenas effektivitet samt den erkända organisationens prestationsnivå i fråga om säkerhet och förhindrande av förorening från av dem klassificerade fartyg, varvid särskild hänsyn ska tas till data som tas fram inom ramen för Paris-samförståndsavtalet om hamnstatskontroll eller liknande mekanismer.
- b) Kriterier för när en sådan prestationsnivå ska betraktas som ett oacceptabelt hot mot säkerheten eller miljön, varvid särskilda hänsyn kan tas till mindre organisationer eller starkt specialiserade organisationer.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 12.4.

2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den vad gäller genomförandet av artikel 6 och i förekommande fall artikel 7 ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 12.4.

3. Utan att det påverkar den omedelbara tillämpningen av kriterierna i bilaga I, får kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3, anta regler för tolkningen av dessa och överväga införande av målsättningar för de allmänna minimikriterierna som anges i bilaga I under punkt A.3.

Artikel 15

1. De organisationer som vid denna förordnings ikraftträdande var erkända i enlighet med direktiv 94/57/EG ska behålla erkännandet om inte annat följer av punkt 2.

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

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

2. Utan att detta påverkar tillämpningen av artiklarna 5 och 7 ska kommissionen senast den 17 juni 2010 ompröva samtliga begränsade erkännanden som beviljats i enlighet med direktiv 94/57/EG mot bakgrund av artikel 4.3 i denna förordning för att, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 12.3, avgöra om begränsningarna ska ersättas av andra eller upphävas. Begränsningarna ska gälla tills kommissionen har fattat ett beslut.

Artikel 16

Vid bedömningen enligt artikel 8.1 ska kommissionen kontrollera att erkännandet är ställt till den relevanta rättsliga enheten inom den organisation på vilken bestämmelserna i denna förordning är tillämpliga. Om detta inte är fallet, ska kommissionen fatta beslut om att ändra det erkännandet.

Om kommissionen ändrar erkännandet, ska medlemsstaterna anpassa sina avtal med den erkända organisationen i enlighet därmed.

Artikel 17

Kommissionen ska vartannat år informera Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning.

Artikel 18

Hänvisningar i gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning till direktiv 94/57/EG ska i förekommande fall tolkas som hänvisningar till denna förordning och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 19

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

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA I

MINIMIKRITERIER FÖR ORGANISATIONER FÖR ATT FÅ ELLER BIBEHÅLLA GEMENSKAPENS ERKÄNNANDE**(enligt artikel 3)**

A. ALLMÄNNA MINIMIKRITERIER

1. En erkänd organisation ska vara en juridisk person i det land där den har sin hemvist. Organisationen bokföring ska granskas av en oberoende revisor.
2. Den erkända organisationen ska kunna dokumentera en omfattande erfarenhet av att bedöma konstruktion och byggande av handelsfartyg.
3. Den erkända organisationen ska ständigt ha en betydande personal på ledningsnivå, för tekniska och stödjande uppgifter och forskning som står i proportion till storleken på flottan i organisationens klass och dess sammansättning, och organisationens delaktighet i konstruktion och ombyggnad av fartyg. Den erkända organisationen ska ha kapacitet att alltid, oavsett när, var och hur en arbetsuppgift ska lösas, kunna avdela en tillräcklig personalstyrka i enlighet med de allmänna minimikriterierna i punkterna 6 och 7 och de särskilda minimikriterierna i del B.
4. Den erkända organisationen ska ha och tillämpa en uppsättning egna uttömmande regler och förfaranden eller en demonstrerad förmåga till detta för konstruktion, byggande och periodisk besiktning av handelsfartyg, och dessa regler och föreskrifter ska vara av en kvalitet som motsvarar internationellt erkända standarder. Reglerna och föreskrifterna ska offentliggöras samt fortlöpande uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram.
5. Den erkända organisationen ska offentliggöra sitt fartygsregister årligen eller hålla det tillgängligt för allmänheten i en elektronisk databas.
6. Den erkända organisationen får inte vara kontrollerad av fartygsägare eller varvsindustrin eller av andra som har kommersiella intressen i tillverkning, utrustning, reparation eller drift av fartyg. Den erkända organisationen får inte vara huvudsakligen beroende av ett enda kommersiellt företag för sin inkomst. Den erkända organisationen får inte utfärda klasscertifikat eller föreskrivna certifikat om den är identisk med eller har affärs-, person- eller familjeanknytningar till fartygsägaren eller den driftsansvarige. Detta förbud ska även gälla inspektörer som är anställda av den erkända organisationen.
7. Den erkända organisationen ska verka i enlighet med de bestämmelser som anges i bilagan till IMO:s resolution A.789(19) om specifikationer för inspektion och certifiering som utförs av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning, i den mån de är relevanta för denna förordnings tillämpningsområde.

B. SÄRSKILDA MINIMIKRITERIER

1. Den erkända organisationen ska vara världsomspännande genom sina särskilda inspektörer eller, i särskilt motiverade undantagsfall, genom andra erkända organisationers särskilda inspektörer.
2. Den erkända organisationen ska styras av allmänna etiska regler.
3. Den erkända organisationen ska ledas och administreras på ett sådant sätt att konfidentialitet säkerställs i fråga om den information som administrationen kräver.
4. Den erkända organisationen ska förse administrationen samt kommissionen och berörda parter med relevanta uppgifter.

5. Den erkända organisationen, dess inspektörer och dess tekniska personal ska utföra sitt arbete utan att på något sätt skada immateriella rättigheter som tillhör varv, tillhandahållare av utrustning och fartygsägare, inklusive patent, licenser, know-how eller något annat slag av kunskap vars användning är rättsligt skyddad på internationell nivå, gemenskapsnivå eller nationell nivå. Varken den erkända organisationen eller de inspektörer och den tekniska personal som den anställer får under några omständigheter, utan att detta påverkar medlemsstaternas och kommissionens befogenhet att utföra bedömningar, särskilt i enlighet med artikel 9, vidarebefordra eller sprida kommersiellt relevanta uppgifter som de erhållit under sitt arbete med att inspektera, kontrollera och övervaka fartyg under konstruktion eller reparation.
6. Den erkända organisationens ledning ska ha definierat och dokumenterat sin policy, sina mål och sitt åtagande i förhållande till kvalitet, och ha säkerställt att policyn förstås, genomförs och upprätthålls på alla nivåer inom den erkända organisationen. Den erkända organisationens policy ska omfatta mål och indikatorer för verksamheten med avseende på säkerhet och förhindrande av förorening.
7. Den erkända organisationen ska säkerställa följande:
 - a) Att organisationens regler och förfaranden fastställs och upprätthålls på ett systematiskt sätt.
 - b) Att organisationens regler och förfaranden efterlevs och att ett internt system inrättas för att bedöma tjänsternas kvalitet i förhållande till dessa regler och förfaranden.
 - c) Att kraven i fråga om utfärdande av föreskrivna certifikat som den erkända organisationen har bemyndigats att utföra är uppfyllda och att ett internt system inrättas för att bedöma tjänsternas kvalitet i förhållande till efterlevnaden av de internationella konventionerna.
 - d) Att ansvar och befogenheter hos samt inbördes förhållande mellan anställda vars arbete påverkar kvaliteten på den erkända organisationens tjänster definieras och dokumenteras.
 - e) Att allt arbete utförs under kontrollerade förhållanden.
 - f) Att det finns ett kontrollsystem som övervakar de åtgärder och det arbete som utförs av inspektörer och teknisk och administrativ personal som är anställd av den erkända organisationen.
 - g) Att inspektörerna har omfattande kunskaper om den typ av fartyg på vilka de utför sitt arbete, med relevans för den särskilda inspektion som ska utföras, samt om de krav som gäller.
 - h) Att det finns ett system för utbildning av inspektörer och för kontinuerlig uppdatering av deras kunskaper.
 - i) Att registrering bevaras som visar att de föreskrivna standarderna har uppfyllts på de punkter som omfattas av de utförda tjänsterna och att kvalitetssystemet fungerar effektivt.
 - j) Att det finns ett omfattande system för planerad och dokumenterad intern kontroll av kvalitetsrelaterade aktiviteter inom alla delar av organisationen.
 - k) Att de lagstadgade besiktningar och inspektioner som krävs enligt det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering och som den erkända organisationen är bemyndigad att utföra, utförs i enlighet med bestämmelsen i bilagan och tillägget till IMO:s resolution A.948(23) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering.
 - l) Att klara och tydliga direktiv utfärdas om ansvarsfördelning och kontroll mellan den erkända organisationens huvudkontor och dess regionkontor samt mellan de erkända organisationerna och deras inspektörer.

8. Den erkända organisationen ska utveckla, genomföra och upprätthålla ett effektivt internt kvalitetssystem grundat på lämpliga delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder som stämmer överens med EN ISO/IEC 17020:2004 (inspektionsorgan) och EN ISO 9001:2000 (kvalitetssystem, krav), såsom de tolkas och certifieras av den enhet för kvalitetsbedömning och certifiering som avses i artikel 11.1.
 9. Den erkända organisationens regler och förfaranden ska tillämpas på ett sådant sätt att organisationen kan lägga sin egen, direkta kunskap och sitt eget omdöme till grund för en tillförlitlig och objektiv förklaring om ett fartygs säkerhet i form av ett klasscertifikat, som i sin tur kan ligga till grund för ett föreskrivet certifikat.
 10. Den erkända organisationen ska ha de nödvändiga resurserna för att – med hjälp av kvalificerad, professionell personal, och i enlighet med bestämmelserna i bilagan till IMO:s resolution A.913(22) om riktlinjer för administrationernas genomförande av den internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden) – bedöma tillämpningen och upprätthållandet av det land- och fartygsbaserade säkerhetsorganisationssystem som ska omfattas av certifieringen.
 11. Den erkända organisationen ska tillåta att företrädare för administrationen och andra berörda parter deltar i utvecklingen av dess regler och förfaranden.
-

BILAGA II

Jämförelsetabell

| Direktiv 94/57/EG | Direktiv 2009/15/EG | Denna förordning |
|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Artikel 1 | Artikel 1 | Artikel 1 |
| Artikel 2 a | Artikel 2 a | Artikel 2 a |
| Artikel 2 b | Artikel 2 b | — |
| Artikel 2 c | Artikel 2 c | — |
| Artikel 2 d | Artikel 2 d | Artikel 2 b |
| Artikel 2 e | Artikel 2 e | Artikel 2 c |
| — | Artikel 2 f | Artikel 2 d |
| Artikel 2 f | Artikel 2 g | Artikel 2 e |
| Artikel 2 g | Artikel 2 h | Artikel 2 f |
| Artikel 2 h | Artikel 2 i | Artikel 2 g |
| Artikel 2 i | Artikel 2 k | Artikel 2 i |
| — | Artikel 2 j | Artikel 2 h |
| Artikel 2 j | Artikel 2 l | — |
| Artikel 2 k | — | Artikel 2 j |
| Artikel 3 | Artikel 3 | — |
| Artikel 4.1 första meningen | — | Artikel 3.1 |
| Artikel 4.1 andra meningen | — | Artikel 3.2 |
| Artikel 4.1 tredje meningen | — | — |
| Artikel 4.1 fjärde meningen | — | Artikel 4.1 |
| — | — | Artikel 3.3 |
| — | — | Artikel 4.2, 4.3 och 4.4 |
| — | — | Artikel 5 |
| — | — | Artikel 6 |
| — | — | Artikel 7 |
| Artikel 5.1 | Artikel 4.1 | — |
| Artikel 5.3 | Artikel 4.2 | — |
| Artikel 6.1, 6.2, 6.3 och 6.4 | Artikel 5.1, 5.2, 5.3 och 5.4 | — |
| Artikel 6.5 | — | — |
| Artikel 7 | Artikel 6 | Artikel 12 |
| Artikel 8.1 första strecksatsen | Artikel 7.1 första stycket a | — |
| Artikel 8.1 andra strecksatsen | — | Artikel 13.1 |
| Artikel 8.1 tredje strecksatsen | Artikel 7.1 första stycket b | — |
| — | Artikel 7.1 andra stycket | Artikel 13.1 andra stycket |
| Artikel 8.2 | Artikel 7.2 | — |
| Artikel 8.2 andra stycket | — | Artikel 13.2 |

| Direktiv 94/57/EG | Direktiv 2009/15/EG | Denna förordning |
|--|-----------------------|--|
| Artikel 9.1 | — | — |
| Artikel 9.2 | — | — |
| Artikel 10.1 inledningsfrasen | Artikel 8 | — |
| Artikel 10.1 a, b och c, 10.2, 10.3 och 10.4 | — | — |
| Artikel 11.1 och 11.2 | Artikel 9.1 och 9.2 | — |
| Artikel 11.3 och 11.4 | — | Artikel 8.1 och 8.2 |
| Artikel 12 | Artikel 10 | — |
| Artikel 13 | — | — |
| Artikel 14 | Artikel 11.1 och 11.2 | — |
| — | Artikel 11.3 | — |
| — | Artikel 12 | — |
| — | | Artikel 9 |
| Artikel 15.1 | | Artikel 10.1 och 10.2 |
| Artikel 15.2 | | Artikel 10.3 |
| Artikel 15.3 | — | Artikel 10.4 |
| Artikel 15.4 | | Artikel 10.5 |
| Artikel 15.5 | | Artikel 10.6 första, andra, tredje och femte stycket |
| — | | Artikel 10.6 fjärde stycket |
| Artikel 16 | Artikel 13 | — |
| Artikel 17 | Artikel 16 | — |
| — | Artikel 14 | — |
| — | Artikel 15 | — |
| | | Artikel 11 |
| | | Artikel 14 |
| | | Artikel 15 |
| | | Artikel 16 |
| | | Artikel 17 |
| | | Artikel 18 |
| | | Artikel 19 |
| Bilaga | | Bilaga I |
| | Bilaga I | |
| | Bilaga II | Bilaga II |

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 392/2009

av den 23 april 2009

om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

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

av följande skäl:

- (1) Som ett led i den gemensamma transportpolitiken är det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra säkerheten vid transporter till sjöss. Dessa åtgärder bör inbegripa bestämmelser om skadestånd till passagerare som har lidit skada, eftersom det är viktigt att passagerare som drabbas av olyckor vid resor till sjöss kan få en lämplig ersättning.
- (2) 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods antogs den 1 november 2002 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Gemenskapen och dess medlemsstater är i färd med att besluta huruvida de ska ansluta sig till eller ratificera detta protokoll. Under alla omständigheter bör dess bestämmelser som införts genom denna förordning tillämpas i gemenskapen senast den 31 december 2012.
- (3) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i dess ändrade lydelse enligt

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 562), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 17) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

protokollet från 2002 (nedan kallad *Atenkonventionen*) gäller bara internationella transporter. Distinktionen mellan nationella och internationella transporter har slopats när det gäller den inre marknaden för sjötransporttjänster, och det är därför lämpligt att ha samma nivå och typ av skadeståndsansvar när det gäller både nationella och internationella transporter inom gemenskapen.

- (4) De försäkringar som krävs enligt *Atenkonventionen* måste stå i ett rimligt förhållande till redarnas och försäkringsbolagens ekonomiska medel. Redarna måste kunna sköta sina försäkringar på ett sätt som är ekonomiskt acceptabelt, och särskilt när det gäller små redare som driver inrikestransporter måste man beakta verksamhetens säsongsmässiga natur. Försäkringarna bör därför fastställas enligt denna förordning med beaktande av de olika fartygsklasserna.
- (5) Transportören bör vara tvungen att göra en förskottsutbetalning om en passagerare avlider eller drabbas av personskada, men en förskottsutbetalning bör inte betraktas som medgivande av skadeståndsansvar.
- (6) Passagerare bör före resan få lämplig information om sina rättigheter, eller, om det inte är möjligt, senast vid avfärden.
- (7) IMO:s juridiska kommitté antog den 19 oktober 2006 ett dokument avseende förbehåll och riktlinjer för genomförandet av *Atenkonventionen* (nedan kallat *IMO:s riktlinjer*) för att lösa vissa frågor inom ramen för *Atenkonventionen*, särskilt beträffande ersättning för terrorismrelaterade skador. IMO:s riktlinjer kan som sådana betraktas som *lex specialis*.
- (8) Genom denna förordning införlivas delar av IMO:s riktlinjer och görs bindande. Verbet bör i bestämmelserna i IMO:s riktlinjer bör därför särskilt tolkas som *ska*.
- (9) Bestämmelserna i *Atenkonventionen* (bilaga I) och i IMO:s riktlinjer (bilaga II) bör i tillämpliga delar tolkas mot bakgrund av gemenskapslagstiftningen.

- (10) Det ansvarssystem som fastställs i denna förordning bör gradvis utvidgas till olika fartygsklasser i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁽¹⁾. Följderna när det gäller avgifter och marknads möjlighet att erhålla ett försäkrings-skydd till överkomligt pris på erforderlig nivå, mot den politiska bakgrunden att stärka passagerares rättigheter och den säsongbetonade arten hos en del av trafiken, bör beaktas.
- (11) De frågor som avses i artiklarna 17 och 17a i Atenkonventionen omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet i den mån som dessa artiklar påverkar de bestämmelser som fastställs genom rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område⁽²⁾. Dessa båda bestämmelser kommer därför att utgöra en del av gemenskapens rättsordning när gemenskapen ansluter sig till Atenkonventionen.
- (12) I denna förordning bör uttrycket *eller är registrerat i en medlemsstat* anses betyda att flaggstaten i samband med registrering av fartyg som hyrs ut utan besättning antingen ska vara en EU-medlemsstat eller en part i Atenkonventionen. Medlemsstaterna och kommissionen bör vidta de åtgärder som krävs för att uppmana IMO att utveckla riktlinjer för begreppet registrering av fartyg som hyrs ut utan besättning.
- (13) *Rörelsehjälpmedel* bör i denna förordning inte anses utgöra resgods eller fordon i den mening som avses i artikel 8 i Atenkonventionen.
- (14) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽³⁾.
- (15) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra denna förordning för införlivandet av senare ändringar av internationella konventioner samt tillhörande protokoll, koder och resolutioner. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (16) Den europeiska sjösäkerhetsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002⁽⁴⁾, bör bistå kommissionen i utarbetandet
- av ett utkast till en lägesrapport om hur de regler som fastställs genom denna förordning fungerar.
- (17) De nationella myndigheterna, särskilt hamnmyndigheterna, spelar en avgörande och viktig roll för att identifiera och hantera de olika sjöfartsriskerna.
- (18) I medlemsstaternas uttalande om sjösäkerhet av den 9 oktober 2008 gjorde de ett tydligt åtagande att senast den 1 januari 2012 uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll. Medlemsstaterna kan använda sig av den valmöjlighet som anges i artikel 15.3a i den konventionen för att genom särskilda bestämmelser i denna förordning reglera systemet med ansvarsbegränsning som ska tillämpas på passagerare.
- (19) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att skapa enhetliga bestämmelser för transportörers och passagerares rättigheter i samband med olyckor vid sjöbefordran, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs gemenskapsbestämmelserna om skadeståndsansvar och försäkring för passagerarbefordran till sjöss såsom anges i relevanta bestämmelser i

a) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i dess ändrade lydelse enligt protokollet från 2002 (nedan kallad *Atenkonventionen*), som återges i bilaga I, och

b) IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, som antogs av IMO:s juridiska kommitté den 19 oktober 2006 (nedan kallade *IMO:s riktlinjer*), som återges i bilaga II.

⁽¹⁾ EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Genom denna förordning utsträcks vidare dessa bestämmelser tillämpningsområde till att omfatta även inrikes befordran av passagerare till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG och fastställs vissa ytterligare krav.

3. Kommissionen ska senast den 30 juni 2013, vid behov, lägga fram ett lagstiftningsförslag som bland annat utökar denna förordnings tillämpningsområde till att omfatta fartyg av klass C- och D-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på varje internationell befordran i den mening som avses i artikel 1.9 i Atenkonventionen och på befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG, om

- a) fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, eller
- b) befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat, eller
- c) avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en medlemsstat.

Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på befordran till sjöss i en enda medlemsstat.

Artikel 3

Skadeståndsansvar och försäkring

1. Skadeståndsansvaret gentemot passagerare, deras resgods och fordon samt reglerna om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ska regleras av denna förordning och av artiklarna 1 och 1a, artikel 2.2, artiklarna 3–16 och artiklarna 18, 20 och 21 i Atenkonventionen enligt bilaga I och bestämmelserna i IMO:s riktlinjer enligt bilaga II.

2. IMO:s riktlinjer som återges i bilaga II ska vara bindande.

Artikel 4

Ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning

Vid förlust av eller skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning som används av en passagerare med nedsatt rörlighet ska transportörens ansvar regleras av artikel 3.3 i Atenkonventionen. Ersättningen ska motsvara återanskaffnings-

värdet av utrustningen i fråga, eller, i förekommande fall, reparationskostnaden.

Artikel 5

Övergripande ansvarsbegränsning

1. Denna förordning ska inte inskränka transportörens eller den utförande transportörens rättigheter och skyldigheter enligt den nationella lagstiftning som genomför 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll, inbegripet eventuella kommande ändringar av konventionen.

Vid avsaknad av sådan tillämplig nationell lagstiftning ska transportörens eller den utförande transportörens ansvar fastställas endast med stöd av artikel 3 i denna förordning.

2. När det gäller ersättningskrav vid dödsfall eller passagerares kroppsskada som vållats genom någon av riskerna enligt punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer får transportören och den utförande transportören begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 6

Förskottsutbetalning

1. Om en passagerare avlider eller får kroppsskador till följd av en sjöfartsolycka, ska den transportör som faktiskt utförde den befordran eller en del av den befordran då sjöfartsolyckan inträffade, senast 15 dagar efter det att den skadeståndsberättigade har identifierats, göra en förskottsutbetalning som täcker omedelbara ekonomiska behov i proportion till den uppkomna skadan. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen vara minst 21 000 EUR.

Denna bestämmelse ska tillämpas även i fråga om en transportör som är etablerad inom gemenskapen.

2. En förskottsutbetalning ska inte innebära ett erkännande av skadeståndsansvar och kan kvittas mot eventuella senare utbetalningar enligt denna förordning. Den ska inte kunna återkrävas annat än i de fall som anges i artikel 3.1 eller i artikel 6 i Atenkonventionen, eller i tillägg A till IMO:s riktlinjer eller när en annan person än den skadeståndsberättigade personen har mottagit förskottsutbetalningen.

Artikel 7

Information till passagerare

Utan att det påverkar researrangörers skyldigheter som fastställs i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang⁽¹⁾, ska transportören och/eller den utförande transportören se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt denna förordning.

⁽¹⁾ EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

När transportavtalet har ingåtts i en medlemsstat ska denna information tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen, inbegripet vid telefon- och Internetförsäljning. Om avgångshamnen ligger i en medlemsstat ska denna information tillhandahållas före avgången. I alla andra fall ska denna information tillhandahållas åtminstone vid avgången. I den utsträckning som informationskravet enligt denna artikel har fullgjorts antingen av transportören eller den utförande transportören, ska den andre inte vara skyldig att informera. Informationen ska tillhandahållas på det lämpligaste sättet.

För att uppfylla informationskravet i denna artikel ska transportören och den utförande transportören använda en översikt av bestämmelserna i denna förordning som utarbetats av kommissionen och offentliggjorts.

Artikel 8

Rapportering

Senast tre år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen utarbeta en rapport om förordningens tillämpning, i vilken bland annat den ekonomiska utvecklingen och arbetet inom ramen för internationella forum ska tas upp.

Rapporten kan åtföljas av ett förslag om ändring av förordningen eller ett förslag som gemenskapen kan lägga fram inom ramen för relevant internationellt forum.

Artikel 9

Ändringar

1. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning avseende införlivande av ett beslut om ändrade begränsningsbelopp i artiklarna 3.1, 4a.1, 7.1 och 8 i Atenkonventionen som fattats enligt artikel 23 i den konventionen och motsvarande uppdateringar i bilaga I till denna förordning ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2 i denna förordning.

Med beaktande av följderna för befordringsavgifterna och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkringsskydd till överkomligt pris på den nivå som krävs och mot bakgrund av det politiska målet att stärka passagerarnas rättigheter och den säsongsbetonade naturen hos viss trafik ska kommissionen enligt en lämplig konsekvensanalys senast den 31 december 2016 anta bestämmelser om de gränser som anges i bilaga I för fartyg som är av klass B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG. Den

åtgärden, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2 i denna förordning.

2. De bestämmelser som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning och avseende införlivande av ändringar av bestämmelserna i IMO:s riktlinjer enligt bilaga II ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2.

Artikel 10

Kommittéförfarande

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

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

Artikel 11

Övergångsbestämmelse

1. I fråga om befordran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av denna förordning fram till fyra år efter den dag den börjar tillämpas.

2. I fråga om befordran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av denna förordning fram till 31 december 2018.

Artikel 12

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för gemenskapen och i vilket fall som helst senast från den 31 december 2012.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

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

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA I

BESTÄMMELSER I ATENKONVENTIONEN OM BEFORDRAN TILL SJÖSS AV PASSAGERARE OCH DERAS RESGODS SOM ÄR RELEVANTA FÖR TILLÄMPNINGEN AV DENNA FÖRORDNING

(Konsoliderad text av 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods och protokollet till konventionen från 2002)

Artikel 1

Definitioner

I denna konvention har följande begrepp nedan angivna innebörd:

1. a) Med *transportör* förstås en person som har träffat ett befordringsavtal eller på vars vägnar ett befordringsavtal har träffats, oavsett om befordran utförs av bortfraktaren själv eller av en utförande transportör.
b) Med utförande *transportör* förstås den som, utan att vara avtalande transportör, i egenskap av ägare eller befraktare av ett fartyg eller i egenskap av redare, faktiskt utför hela befordran eller en del av denna.
c) Med *transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den* förstås den utförande transportören eller transportören, i den mån den sistnämnde faktiskt utför befordran.
2. Med *befordringsavtal* förstås ett avtal, träffat av en transportör eller på dennes vägnar, om befordran till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods.
3. Med *fartyg* förstås endast fartyg, svävarfarkoster undantagna, som används till fart i öppen sjö.
4. Med *passagerare* förstås varje person som befordras med fartyg
 - a) enligt ett befordringsavtal, eller
 - b) som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran vilket inte regleras av denna konvention.
5. Med *resgods* förstås varje föremål eller fordon som befordras av transportören enligt ett befordringsavtal med undantag för
 - a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser godsbefordran, och
 - b) levande djur.
6. Med *handresgods* förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin besittning eller vård eller under sin kontroll. Handresgods omfattar, utom vid tillämpningen av punkt 8 i denna artikel och artikel 8, resgods som passageraren har i eller på sitt fordon.
7. *förlust av eller skada på resgods* avser även ekonomisk förlust som är en följd av att resgodset inte har återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men innefattar inte dröjsmål som är en följd av arbetskonflikter.
8. *befordran* omfattar följande perioder:
 - a) I fråga om passagerare och hans handresgods, den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in eller utskeppning och den tid under vilken passageraren och hans resgods transporterats till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriiset eller om det för denna transport använda fartyget har ställts till passagerarens förfogande av transportören. Såvitt angår passageraren omfattar befordran emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning.

- b) I fråga om handresgods, även den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning, om resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller andra som han anlitat och inte har utlämnats till passageraren.
- c) I fråga om annat resgods som inte utgör handresgods, tiden från det resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller annan person, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av transportören, hans medhjälpare eller annan person.
9. Med *internationell befordran* förstås varje befordran där, enligt befordringsavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befordringsavtalet eller fastställd turlista ska anlöpa hamn i en annan stat under resan.
10. Med *organisationen* förstås Internationella sjöfartsorganisationen.
11. Med *generalsekreteraren* förstås organisationens generalsekreterare.

Artikel 1a

Bilaga

Bilagan till denna konvention utgör en integrerad del av konventionen.

Artikel 2

Tillämplighet

1. [...] (*)
2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig när befordran är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan internationell konvention som avser befordran av passagerare eller resgods med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är bindande för befordran till sjöss.

Artikel 3

Transportörens ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka, i den mån skadan beträffande denna passagerare vid en och samma händelse inte överstiger 250 000 beräkningsenheter, såvida inte transportören bevisar att olyckan
 - a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte har kunnat undvikas och vars följder inte har kunnat förhindras, eller
 - b) i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada.

Transportören ska även vara ansvarig i den omfattning skadan överstiger den beloppsgräns som angivits ovan, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inte uppkom genom fel eller försummelse av transportören.

2. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Bevisbördan för fel eller försummelse ska ligga på käranden.
3. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören ska antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka.
4. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på annat resgods än handresgods, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören.
5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med
 - a) *sjöfartsolycka*: förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget,
 - b) *fel eller försummelse av transportören*: termen inbegriper även fel eller försummelse av transportörens medhjälpare som handlar inom ramen för uppdragets fullgörande,

(*) Återges inte.

c) *fel i fartyget*: funktionsoduglighet, brist eller åsidosättande av tillämpliga säkerhetsföreskrifter i fråga om någon del av fartyget eller i dess utrustning vid användning för utrymning, evakuering eller passagerares ombord eller ilandstigning, eller vid användning för framdrivning, styrning, säker navigering, förtöjning, ankring, angörande av eller avgång från kaj eller ankringsplats, eller skadekontroll efter vattenfyllning, eller vid användning för sjösättning av livräddningsredskap, och

d) *skada*: beteckningen inbegriper inte straffliknande skadestånd (så kallade exemplary or punitive damages).

6. Transportörens ansvar enligt denna artikel avser endast skada som härrör från händelser som har inträffat under befordran. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordran och omfattningen av skadan ska ligga på käranden.

7. Bestämmelserna i denna konvention påverkar inte transportörens regressrätt gentemot tredje man eller rätten att göra invändning om medvållande enligt artikel 6 i denna konvention. Denna artikel påverkar inte rätten till ansvarsbe-gränsning enligt artiklarna 7 och 8.

8. Ett antagande om en parts fel eller försumlighet eller placering av bevisbördan hos en part hindrar inte att bevisning som talar till den partens fördel beaktas.

Artikel 4

Utförande transportör

1. Om utförandet av befordran eller en del av den har anförtrotts en utförande transportör förblir transportören ändå ansvarig för hela befordran enligt bestämmelserna i denna konvention. Dessa bestämmelser ska dessutom gälla för den utförande transportören beträffande den del av befordran som han utför.

2. Såvitt gäller den befordran som utförs av den utförande transportören svarar transportören för handlande eller underlåtenhet av den utförande transportören och hans medhjälpare och andra som han anlitar för befordran, när de handlar inom ramen för uppdragets fullgörande.

3. Har transportören genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser som inte åläggs genom denna konvention eller avstått från rättigheter som följer av konventionen, binder denna den utförande transportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt härtill.

4. När både transportören och den utförande transportören är ansvariga ska ansvaret, i den utsträckning ansvar föreligger, vara solidariskt.

5. Vad som föreskrivs i denna artikel ska inte utgöra hinder för regress mellan transportören och den utförande transportören.

Artikel 4a

Obligatorisk försäkring

1. Den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en passagerarbefordran, för vilken denna konvention gäller, med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare, är skyldig att ta och vidmakthålla försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti ställd av bank eller liknande finansiell institution, för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Försäkringen eller säkerheten ska uppgå till minst 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse.

2. När en behörig myndighet i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts ska ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i någon fördragsslutande stat. Certifikatet ska följa den förlaga som återges i bilagan till denna konvention och ska innehålla följande uppgifter:

a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

- b) Namnet på den transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs.
- c) Fartygets IMO nummer.
- d) Den ställda säkerhetens art och varaktighet.
- e) Namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs beträffande försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet, samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts,
- f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid.
3. a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen ska underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Den fördragsslutande staten bär i varje enskilt fall det fulla ansvaret för att ett på detta sätt utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt och ska vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet.
- b) En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om
- i) vilka specifika ansvarsområden som delegerats till den erkända institutionen eller organisationen och vilka villkor som gäller för bemyndigandet,
 - ii) ett bemyndigande återkallas, och
 - iii) när bemyndigandet eller återkallelsen får verkan.
- Bemyndigandet får ges verkan tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats.
- c) En institution eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt ska åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institutionen eller organisationen ska underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen.
4. Certifikatet ska avfattas på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.
5. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.
6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som av annan anledning än att dess giltighetstid enligt certifikatet har löpt ut, kan upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp hos de myndigheter som avses i punkt 5, uppfyller kraven i denna artikel endast om certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Detta gäller även ändringar som innebär att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven enligt denna artikel.
7. Om inte annat följer av denna artikel ska villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat.
8. Ingenting i denna konvention ska tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar från andra stater eller från organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. En fördragsslutande stat som förlitar sig på sådana upplysningar är dock inte befriad från sitt ansvar i egenskap av stat som utfärdar certifikatet.

9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt en fördragsslutande stats bemyndigande ska för tillämpningen av denna konvention godtas av övriga fördragsslutande stater och tillerkännas samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om certifikatet avser ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat. En fördragsslutande stat som anser att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får när som helst begära överläggningar med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

10. Talan om ersättning som täcks av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna artikel får föras direkt mot försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. Det belopp som anges i punkt 1 utgör ansvarsgränsen för försäkringsgivaren och den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten, även om transportören eller den utförande transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får göra gällande de invändningar som den transportör som avses i punkt 1 skulle ha fått göra enligt denna konvention, med undantag för invändningar om konkurs eller likvidation. Svaranden får åberopa att skadan har orsakats genom försäkringstagarens uppsåtliga handlande, men svaranden får inte göra gällande andra invändningar som svaranden hade kunnat göra i en rättegång där försäkringstagaren väckt talan mot svaranden. Svaranden har alltid rätt att få transportören eller den utförande transportören instämde i målet.

11. De belopp som tillförsäkras genom försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i enlighet med punkt 1 får endast användas för betalning av fordringar som grundas på denna konvention, och i och med utbetalningen av sådana belopp upphävs i motsvarande mån ansvarigheten enligt konventionen.

12. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg som omfattas av denna artikel om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkterna 2 eller 15.

13. Om inte annat följer av denna artikel ska varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 i den utsträckning denna konvention är tillämplig.

14. Om den fördragsslutande stat som har utfärdat certifikatet enligt punkt 2 har meddelat generalsekreteraren att den håller ett register i elektroniskt format, tillgängligt för alla fördragsslutande stater, varigenom det kan bekräftas att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 13, får en fördragsslutande stat utan hinder av punkt 5 meddela generalsekreteraren att den för de ändamål som avses i punkt 13 inte kräver att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium ska medföra ombord eller uppvisa det certifikat som krävs enligt punkt 2.

15. Bestämmelserna om försäkring och annan ekonomisk säkerhet i denna artikel gäller inte fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och som inte är täckt av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Sådant fartyg ska dock ombord medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som bestyrker att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt intill det belopp som anges i punkt 1. Certifikatet ska så nära som möjligt följa den förlaga som avses i punkt 2.

Artikel 5

Värdesaker

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på pengar, värdepapper, guld, silver, juveler, smycken, konstföremål eller andra värdesaker utom när sådana värdesaker har deponerats hos transportören med uttrycklig överenskommelse om att de ska förvaras under säkerhet, i vilket fall transportören är ansvarig intill den gräns som anges i artikel 8.3, såvida inte överenskommelse har träffats om en högre gräns enligt artikel 10.1.

Artikel 6

Medvällande

Om transportören visar att en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på dennes resgods förorsakades av passageraren själv eller att denne medverkade till det, kan den domstol som handlägger målet, i överenskommelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria transportören från ansvarighet.

Artikel 7

Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada

1. Transportörens ansvar enligt artikel 3 för en passagerares död eller personskada ska inte i något fall överstiga 400 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Om skadeståndet enligt domstolslandets lag ska betalas ut i form av periodiska utbetalningar får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.
2. En fördragsslutande stat får genom särskilda bestämmelser i sin nationella lagstiftning reglera den ansvarsgräns som anges i punkt 1, men den nationella ansvarsgränsen, om en sådan fastställs, får inte vara lägre än vad som anges i punkt 1. En fördragsslutande stat som tillämpar denna punkt ska underrätta generalsekreteraren om ansvarsgränsen eller frånvaron av gräns.

Artikel 8

Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods och fordon

1. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på handresgods ska inte i något fall överstiga 2 250 beräkningsenheter per passagerare och befördran.
2. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på fordon inbegripet resgods i eller på fordonet ska inte i något fall överstiga 12 700 beräkningsenheter per fordon och befördran.
3. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på annat resgods än som nämns i punkterna 1 och 2 ska inte i något fall överstiga 3 375 beräkningsenheter per passagerare och befördran.
4. Transportören och passageraren kan komma överens om att transportören ska ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp med högst 330 beräkningsenheter vid fordonsskada och högst 149 beräkningsenheter per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods.

Artikel 9

Beräkningsenheter och omräkning

1. Med beräkningsenhet avses i denna konvention en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens bestämmelser. De belopp som avses i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 ska räknas om till domstolslandets nationella valuta på grundval av valutans kurs i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag då domen meddelades eller den dag som parterna har kommit överens om. För fördragsslutande stater som är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. För fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter på det sätt som staten ifråga bestämmer.
2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lagstiftning inte tillåter att punkt 1 tillämpas får vid statens ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen, eller när som helst därefter, lämna en förklaring om att den beräkningsenhet som avses i punkt 1 ska motsvara 15 guldfranc. En guldfranc enligt denna punkt motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Omräkningen från guldfranc till nationell valuta ska ske enligt den berörda statens lag.
3. Beräkningen enligt punkt 1 sista meningen och omräkningen enligt punkt 2 ska göras på ett sådant sätt att de belopp som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 får ett realvärde i den fördragsslutande statens nationella valuta som så långt möjligt är lika med vad som skulle ha blivit fallet om beräkningen gjorts enligt de tre första meningarna i punkt 1. En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om vilken beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1, eller om resultatet av omräkningen enligt punkt 2 när staten deponerar sitt ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention samt när staten ändrar beräknings- eller omräkningsmetod.

*Artikel 10***Tillägsbestämmelser om ansvarsgränser**

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.
2. Räkta på skadestånd och rättegångskostnader ska inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

*Artikel 11***Befrielse från och begränsning av ansvar för transportörens medhjälpare**

Om talan med anledning av skada som omfattas av denna konvention väcks mot någon av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran har en sådan medhjälpare eller annan person om han visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvar som transportören eller den utförande transportören är berättigade att åberopa enligt denna konvention.

*Artikel 12***Sammanläggning av fordringar**

1. Ansvarsgränserna i artiklarna 7 och 8 ska tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på hans resgods.
2. I fråga om befordran som utförts av en utförande transportör ska summan av de skadeståndsbelopp som transportören och den utförande transportören samt deras medhjälpare och andra som de anlitat för befordran, vilka handlat inom ramen för uppdragets fullgörande, förpliktas utge inte överstiga det högsta belopp som enligt denna konvention kan komma i fråga för antingen transportören eller den utförande transportören; ingen av de nämnda personerna ska dock vara ansvarig med ett belopp överstigande den gräns som gäller för honom.
3. Närhelst en av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller annan person som de anlitat för befordran enligt artikel 11 i denna konvention har rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8, får summan av de skadeståndsbelopp som transportören, eller i förekommande fall den utförande transportören, och medhjälparen eller den andra personen i fråga förpliktas utge inte överstiga dessa gränser.

*Artikel 13***Förlust av rätten till ansvarsbegränsning**

1. Transportören har inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10.1 om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.
2. Transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran har inte rätt att åberopa dessa ansvarsgränser om det visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

*Artikel 14***Grunden för skadeståndskrav**

Talan angående skadestånd i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på resgods får inte väckas mot transportören eller den utförande transportören annat än enligt denna konvention.

*Artikel 15***Reklamation vid förlust av eller skada på resgods**

1. Passageraren ska skriftligen underrätta transportören eller den person som denna anlitat för befordran
 - a) vid uppenbar skada på resgods
 - i) i fråga om handresgods, före eller i samband med passagerarens ilandstigning,
 - ii) i fråga om allt annat resgods, före eller i samband med dess utlämnande,

- b) vid resgodsskada som inte är uppenbar eller vid förlust av resgods, inom femton dagar från dagen för ilandstigningen eller resgodsets utlämnande, eller från den tidpunkt då sådant utlämnande skulle ha ägt rum.
2. Om passageraren inte iakttar föreskrifterna i denna artikel ska han antas ha mottagit resgodset i oskadat skick, såvida inte motsatsen bevisas.
3. Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om vid tiden för mottagandet resgodsets skick har varit föremål för gemensam besiktning eller inspektion.

Artikel 16

Preskriptionstid för skadeståndsfordringar

1. Skadeståndsfordringar på grund av passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på resgods preskriberas efter en tid av två år.
2. Preskriptionstiden ska räknas enligt följande:
- a) Vid personskada, från dagen för passagerarens ilandstigning.
- b) Vid dödsfall under befordran, från den dag passageraren skulle ha stigit i land och, om personskada under befordran lett till passagerarens död efter ilandstigningen, från dagen för dödsfallet, förutsatt att denna tidsperiod inte överstiger tre år från ilandstigningsdagen.
- c) Vid förlust av eller skada på resgods, från dagen för ilandstigningen eller, om den dagen är senare, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum.
3. Villkoren för förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden ska bestämmas enligt domstolslandets lag, men talan enligt denna konvention får inte i något fall väckas senare än
- a) fem år efter det att passageraren steg i land eller, om detta är senare, skulle ha stigit i land, dock senast
- b) tre år efter det att käranden fick eller rimligen borde ha fått kännedom om den skada eller förlust händelsen orsakat.
4. Utan hinder av vad som sägs i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel kan preskriptionstiden förlängas genom en förklaring av transportören eller genom överenskommelse mellan parterna efter skadans uppkomst. Förklaringen eller överenskommelsen ska ske skriftligen.

Artikel 17

Laga domstol (*)

Artikel 17a

Erkännande och verkställighet (*)

Artikel 18

Avtalsbestämmelserns ogiltighet

Avtalsvillkor som fastställts före den händelse som orsakat en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på passagerarens resgods och som syftar till att befria den som är ansvarig enligt denna konvention från ansvar gentemot passageraren eller till att bestämma en lägre ansvarsgräns än som har fastställts i denna konvention är, med undantag för vad som föreskrivs i artikel 8.4, ogiltiga, liksom avtalsvillkor som syftar till att flytta bevisbördan från transportören eller den utförande transportören, eller begränsa den valmöjlighet som anges i artikel 17.1 eller 17.2; ogiltigheten av ett sådant avtalsvillkor ska dock inte föranleda att befordringsavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.

(*) Återges inte.

*Artikel 20***Atomskada**

Ansvar ska inte uppkomma enligt denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka

- a) om den som driver en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergis område i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet av den 28 januari 1964, eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft, eller
- b) om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla hänseenden är lika förmånlig för den skadelidande som Paris eller Wienkonventionen, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft.

*Artikel 21***Kommersiell befordran som utförs av offentlig myndighet**

Denna konvention ska tillämpas på kommersiell befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett befordringsavtal av den innebörd som anges i artikel 1.

[Artiklarna 22 och 23 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods]

*Artikel 22***Översyn och ändringar (*)***Artikel 23***Ändring av ansvarsgränserna**

1. Det särskilda förfarande som anges i denna artikel ska endast användas för ändring av de ansvarsgränser som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll och påverkar inte tillämpningen av artikel 22.
2. På begäran av minst hälften av de fördragsslutande staterna i detta protokoll, dock minst sex, ska ett förslag till ändring av ansvarsgränserna eller självriskerna enligt artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.
3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska läggas fram för organisationens juridiska kommitté (nedan kallad *juridiska kommittén*) för övervägande, vilket får äga rum tidigast sex månader efter översändandet.
4. Alla fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.
5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll är närvarande vid röstningstillfället.
6. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av gränserna ska den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan på försäkringskostnaderna som ändringsförslaget medför.

(*) Återges inte.

7. a) Ändringar av ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän fem år förflutit från den dag då detta protokoll öppnades för undertecknande, och inte heller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.
 - b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den dag protokollet öppnades för undertecknande.
 - c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.
8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 ska av organisationen delges samtliga fördragsslutande stater. Ändringen ska anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen, om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen, som då förkastas och inte får någon verkan.
9. En ändring som anses godtagen i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtog.
10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp protokollet i enlighet med artikel 21.1 och 21.2 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. Uppsägningen får verkan när ändringen träder i kraft.
11. En stat som blir fördragsslutande part innan 18 månadersperioden för en ändrings godtagande har löpt ut, blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande part efter den perioden, blir bunden av ändringen om den har godtagits i enlighet med punkt 8. I de fall som anges i denna punkt blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft, eller när protokollet träder i kraft för den staten, om detta sker senare.
-

BILAGA TILL ATENKONVENTIONEN

**CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR FÖR
PASSAGERARES DÖD ELLER PERSONSKADA**

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

| Fartygets namn | Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget | Fartygets IMO nummer | Registreringsort | Namnet på den transportör som faktiskt utför befordran och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse |
|----------------|---|----------------------|------------------|---|
| | | | | |

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art

Säkerhetens giltighetstid

Namn och adress på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn

Adress

Certifikatet gäller t.o.m.

Utfärdat eller bemyndigat av regeringen i

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 ska följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

(statens fullständiga namn) av (institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat iden

(ort)

(datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

- Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet.
- Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
- Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
- Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
- Under adressen på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet ska även anges var personen har sin huvudsakliga rörelse. I tillämpliga fall ska det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.

BILAGA II

Utdrag från IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006**IMO:s FÖRBEHÅLL OCH RIKTLINJER FÖR GENOMFÖRANDE AV ATENKONVENTIONEN****Förbehåll**

1. Atenkonventionen bör ratificeras med följande förbehåll eller med ett uttalande med samma verkan:

"[1.1] Förbehåll i samband med ... regerings ratificering av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, 2002 ('konventionen')

Ansvarsbegränsning för transportörer, osv.

[1.2] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 3.13.2 i konventionen begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:

— 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse,

eller

— 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

[1.3] ... regering förbehåller sig vidare rätten och åtar sig att tillämpa IMO:s riktlinjer för genomförandet av punkterna 2.1.1 och 2.2.2 med vederbörliga ändringar i Atenkonventionen på sådant skadeståndsansvar.

[1.4] Den utförande transportörens skadeståndsansvar enligt artikel 4 i konventionen, det ansvar som vilar på transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitar för befordran enligt artikel 11 i konventionen och begränsningen av summan av skadeståndsbeloppen enligt artikel 12 i konventionen ska begränsas på samma sätt.

[1.5] Förbehållet och åtagandet i punkt 1.2 ska vara tillämpliga oavsett grunden till skadeståndsansvaret enligt artikel 3.1 eller 3.2 och utan hinder av något som talar emot detta i artikel 4 eller artikel 7 i konventionen. Förbehållet och åtagandet påverkar inte tillämpningen av artiklarna 10 och 13.

Obligatorisk försäkring och ansvarsbegränsning för försäkringsgivare

[1.6] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 4a.1 begränsa försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:

— 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse, eller

eller

— 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

[1.7] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att begränsa det skadeståndsansvar som försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet har enligt artikel 4a.10 för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, till en högsta gräns för det försäkringsbelopp eller annan ekonomisk säkerhet som transportören är skyldig att ha enligt punkt 1.6 i detta förbehåll.

[1.8] ... regering förbehåller sig även rätten och åtar sig att tillämpa IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen inklusive tillämpningen av de klausuler som anges i punkt 2.1 och punkt 2.2 i riktlinjerna när det gäller all obligatorisk försäkring enligt konventionen.

- [1.9] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att undanta försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet enligt punkt 1 i artikel 4a från varje skadeståndsansvar som han inte har iklätt sig.

Certifiering

- [1.10] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att utfärda certifikat för försäkring enligt punkt 2 i artikel 4a i konventionen som
- återspeglar ansvarsbegränsningarna och de krav på försäkring som avses i punkterna 1.2, 1.6, 1.7 samt 1.9, och
 - innefattar sådana andra begränsningar, krav och undantag som den finner att förhållandena på försäkringsmarknaden vid tiden för utfärdandet nödvändiggör.
- [1.11] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att godta sådana försäkringscertifikat som är utfärdade av andra fördragsslutande stater enligt ett liknande förbehåll.
- [1.12] Alla sådana begränsningar, krav och undantag kommer att tydligt återspeglas i det certifikat som utfärdats eller certifierats enligt artikel 4a.2 i konventionen.

Förhållandet mellan detta förbehåll och IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen

- [1.13] De rättigheter som detta förbehåll medför ska utövas med vederbörlig hänsyn till IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, eller av eventuella ändringar av den, i syfte att säkerställa enhetlighet. Om Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté har godkänt ett förslag till ändring av IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, inklusive begränsningar, ska dessa ändringar tillämpas från och med den tidpunkt kommittén har fastställt. Detta ska ske utan att det påverkar bestämmelserna i internationell rätt om en stats rätt att dra tillbaka eller ändra sitt förbehåll."

Riktlinjer

2. Inom försäkringsmarknaden gäller för närvarande att de fördragsslutande staterna bör utfärda försäkringscertifikat på grundval av dels ett åtagande från en försäkringsgivare som gäller krigsrisker, dels ett åtagande från en annan försäkringsgivare som gäller icke krigsrisker. Varje försäkringsgivare bör endast vara ansvarig för sin del. Följande bestämmelser bör tillämpas (de klausuler som det hänvisas till återges i tillägg A):

2.1 Både krigs och icke krigsförsäkring får omfattas av följande klausuler:

- 2.1.1 Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen (standardklausul nr 370).
- 2.1.2 Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid it attacker (standardklausul nr 380).
- 2.1.3 De invändningar och begränsningar som får göras av en person som ställt obligatorisk ekonomisk säkerhet enligt konventionen såsom den ändrats genom dessa riktlinjer, särskilt antalet beräkningsenheter som begränsas till 250 000 per passagerare vid en och samma händelse.
- 2.1.4 Förbehållet att försäkringen endast ska gälla ansvar som omfattas av konventionen såsom den ändrats genom dessa riktlinjer och
- 2.1.5 förbehållet att alla belopp som fastställs enligt konventionen ska syfta till att i enlighet med artikel 4a i konventionen minska transportörens och/eller försäkringsgivarens utestående ansvar, även om de inte utbetalas eller utkrävs av respektive krigs eller icke krigsförsäkringsgivare.

2.2 Krigsförsäkring ska täcka ansvar, om sådant föreligger för förlust som uppstått efter dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av

- krig, inbördeskrig, revolution, uppror, resning eller därav föranledda inbördes oroligheter, eller varje fientlig handling av eller mot krigförande makt,
- tillfångatagande, gripande, arrestering, inspärning eller kvarhållande och följderna därav, eller varje hot om detta,
- kvarlämnade minor, torpeder, bomber eller andra kvarlämnade krigsvapen,
- handlingar som begås av terrorister eller personer med ont uppsåt eller av politiska skäl samt alla handlingar som görs för att förhindra eller bemöta alla sådana risker,
- konfiskering och expropriering,

och får omfattas av följande undantag, begränsningar och krav:

2.2.1 Automatisk uppsägnings och undantagsklausul vid krig

2.2.2 Om enskilda passagerares fordringar sammanlagt i genomsnitt överskrider 340 miljoner beräkningsenheter per fartyg vid en enskild händelse, ska transportören vara berättigad att åberopa en begränsning av sitt ansvar vid belopp som motsvarar 340 miljoner beräkningsenheter, dock alltid under förutsättning att

- detta belopp bör fördelas mellan fordringsägarna i proportion till deras fastställda anspråk,
- utdelningen av beloppet har formen av en eller flera delbetalningar till de fordringsägare som är kända då utdelningen görs, och
- utdelningen av beloppet kan göras av försäkringsgivaren eller av domstol eller annan behörig myndighet till vilken försäkringsgivaren har vänt sig i en fördragsslutande stat där det finns rättsliga förfaranden för fordringar som påstås täckas av försäkringen.

2.2.3 Bestämmelse om uppsägning med 30 dagars varsel vid fall som inte omfattas av 2.2.1.

2.3 Icke krigsförsäkringar bör täcka alla risker som omfattas av obligatorisk försäkring utom de risker som anges i 2.2, oavsett om de omfattas av undantagen, begränsningarna eller kraven enligt 2.1 och 2.2.

3. Ett exempel på försäkringsåtaganden (blå kort) och ett försäkringscertifikat, som samtliga återspeglar dessa riktlinjer, återges i tillägg B.

TILLÄGG A

Bestämmelser som avses i riktlinjerna 2.1.1, 2.1.2 och 2.2.1**Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen** (standardklausul nr 370, 10.11.2003)

Denna klausul ska vara utslagsgivande och ha företräde framför varje annan därmed oförenlig regel i försäkringen.

1. Försäkringen gäller i inget fall för ansvar för förlustskador eller kostnader som direkt eller indirekt orsakats av, stått i samband med eller föranletts av
 - 1.1 joniserande strålning från eller kontaminering orsakad av radioaktivitet från kärnbränsle, kärnavfall eller förbränning av kärnbränsle,
 - 1.2 radioaktiv, giftig, explosiv eller på annat sätt farlig eller smittsam egendom från kärnkraftinstallation, reaktor eller annan kärnteknisk anläggning eller nukleära delar därav,
 - 1.3 vapen eller apparatur som använder atom- eller kärnklyvning, fusion eller annan liknande process eller radioaktiv kraft eller radioaktivt stoff,
 - 1.4 radioaktiv, giftig, explosiv eller på annat sätt farlig eller smittsam egendom av radioaktivt slag. Undantaget i denna punkt gäller inte radioaktiva isotoper, annat än kärnbränsle, när sådana isotoper iordningställs, transporteras, lagras eller används i kommersiella, jordbruksrelaterade, medicinska, vetenskapliga eller andra liknande fredliga syften,
 - 1.5 kemiska, biologiska, biokemiska eller elektromagnetiska vapen.

Undantagsklausul om försäkringsvillkor vid it-attacker (standardklausul nr 380, 10.11.2003)

1. Om inte annat följer av bestämmelsen i punkt 2 nedan, gäller denna försäkring i inget fall för ansvar för förlustskador eller kostnader som direkt eller indirekt orsakats av, stått i samband med eller föranletts av användning eller drift, som ett medel för att vålla skada, av en dator, ett datasystem, en programvara, destruktiva program, datavirus eller processer eller något annat elektroniskt system.
2. Om denna klausul skrivs in i försäkringar som gäller för risker för krig, inbördeskrig, revolution, uppror, resning eller därav föranledda inbördes oroligheter, eller varje fientlig handling av eller mot krigförande makt, eller terrorism eller varje person som handlar av politiska skäl, ska bestämmelsen i punkt 1 inte syfta till att undanta förluster (vilka annars skulle omfattas) som härrör från användningen av en dator, ett datorsystem eller en programvara eller något annat elektroniskt system i uppskjutnings- och/eller styrsystemet och/eller avfyrningsmekanismen i vapen eller robotar.

Automatisk uppsägning och undantag vid krig

1.1 Automatisk uppsägning av försäkringsskyddet

Oavsett om sådan underrättelse om uppsägning har lämnats, ska nedanstående försäkringar AUTOMATISKT SÄGAS UPP

- 1.1.1 vid krigsutbrott (oavsett om det har lämnats en krigsförklaring eller inte) mellan någon av följande stater: Förenade kungariket, Amerikas förenta stater, Frankrike, Ryska federationen och Folkrepubliken Kina,
- 1.1.2 när det gäller fartyg som omfattas av försäkringsskydd enligt nedan, om ett sådant fartyg tas i anspråk antingen som egendom eller för användning.

1.2 Krig mellan de fem staterna

Försäkringen gäller inte

- 1.2.1 ansvar för förlustskador eller kostnader som föranlett av krigsutbrott (oavsett om det har lämnats en krigsförklaring eller inte) mellan någon av följande stater: Förenade kungariket, Amerikas förenta stater, Frankrike, Ryska federationen och Folkrepubliken Kina,
- 1.2.2 rekvisition, antingen som egendom eller för användning.

TILLÄGG B

I. Exempel på försäkringsåtaganden (blå kort) som avses i riktlinje 3

Blå kort som utfärdas av krigsförsäkringsgivare

Certifikat utfärdat som bevis på försäkringsskydd enligt artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Fartygets namn

Fartygets IMO nummer

Registreringsort

Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg i ovan angivna ägo gäller en försäkring som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med förbehåll för alla undantag och begränsningar som medges för obligatorisk krigsförsäkring enligt konventionen och de genomföranderiktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006 med främst följande bestämmelser: [Här kan konventionstexten och riktlinjerna med tillägg införas i önskad omfattning.]

Försäkringsperioden gäller fr.o.m.: den 20 februari 2007

t.o.m.: den 20 februari 2008

Försäkringsgivaren kan alltid ogiltigförklara detta certifikat genom att med 30 dagars varsel skriftligen meddela detta till ovan angivna myndighet, varvid försäkringsgivarens ansvar enligt certifikatet ska upphöra samma dag som uppsägnings-tiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av:

War Risks, Inc

[Adress]

.....

Ombud för endast War Risks, Inc.

Försäkringsgivarens namnteckning

Blå kort som utfärdas av icke krigsförsäkringsgivare

Certifikat utfärdat som bevis på försäkringsskydd enligt artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Fartygets namn

Fartygets IMO nummer

Registreringsort

Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg i ovan angivna ägo gäller en försäkring som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med förbehåll för alla undantag och begränsningar som medges för icke krigsförsäkringsgivare enligt konventionen och de genomföranderiktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006 med främst följande bestämmelser: [Här kan konventionstexten och riktlinjerna med tillägg införas i önskad omfattning.]

Försäkringsperioden gäller fr.o.m. den 20 februari 2007

t.o.m. den 20 februari 2008

Försäkringsgivaren kan alltid ogiltigförklara detta certifikat genom att med 3 månaders varsel skriftligen meddela detta till ovan angivna myndighet, varvid försäkringsgivarens ansvar enligt certifikatet ska upphöra samma dag som uppsägningstiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av:

PANDI P&I

[Adress]

.....

Ombud endast för PANDI P&I

Försäkringsgivarens namnteckning

II. Modell för certifikat angående försäkring som avses i riktlinje 3

CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR FÖR PASSAGERARES DÖD ELLER PERSONSKADA

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

| Fartygets namn | Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget | Fartygets IMO nummer | Registreringsort | Namnet på den transportör som faktiskt utför befordran och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse |
|----------------|---|----------------------|------------------|---|
| | | | | |

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art

Säkerhetens giltighetstid

Namn och adress på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Det försäkringsskydd som här bestyrks är uppdelat i en krigsförsäkringsdel och en icke krigsförsäkringsdel, enligt de genomförande riktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006. Båda dessa delar av försäkringsskyddet omfattas av alla de undantag och begränsningar som medges enligt konventionen och dess genomföranderiktlinjer. Försäkringsgivarna är inte gemensamt och solidariskt ansvariga. Försäkringsgivare är:

För krigsrisker: War Risks, Inc., [adress]

För icke krigsrisker: PANDI P&I, [adress]

Detta certifikat gäller till och med

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 ska följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i (statens fullständiga namn) av(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den
(ort) (datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

1. Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet i den stat där certifikatet är utfärdat.
 2. Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
 3. Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
 4. Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
 5. Under adressen på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet ska även anges var personen har sitt huvudsakliga driftställe. I tillämpliga fall ska det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.
-

DIREKTIV

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**(omarbetning)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

(2) Med hänsyn till arten av bestämmelser i direktiv 94/57/EG förefaller det lämpligt att dessa omarbetas i form av två olika gemenskapsrättsakter, nämligen ett direktiv och en förordning.

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

(3) I sin resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säkerheten till sjöss satte rådet upp målet att få bort alla undermåliga fartyg från gemenskapens vatten, och prioriterade gemenskapsåtgärder för att säkerställa ett effektivt och enhetligt genomförande av internationella regler genom att utarbeta gemensamma standarder för klassificeringssällskap.

med beaktande av kommissionens förslag,

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

(4) Säkerheten och förhindrandet av föroreningar till sjöss kan effektivt förbättras genom en strikt tillämpning av internationella konventioner, koder och resolutioner samtidigt som friheten att tillhandahålla tjänster främjas.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

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

(5) Det åligger flaggstaterna och hamnstaterna att kontrollera att fartygen uppfyller de enhetliga internationella standarderna för säkerhet och förhindrande av förorening till sjöss.

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed ⁽⁴⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör direktivet omarbetas av tydlighetsskäl.

(6) Medlemsstaterna är ansvariga för utfärdandet av internationella certifikat rörande säkerhet och förhindrande av förorening som föreskrivs i sådana konventioner som den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74), den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), samt för genomförandet av bestämmelserna i dessa konventioner.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 633), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 11), Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 20.

(7) I överensstämmelse med sådana konventioner får alla medlemsstater i varierande omfattning bemyndiga erkända organisationer att bestyrka att bestämmelserna i fråga följs och de får delegera utfärdandet av motsvarande certifikat rörande säkerhet och förhindrande av förorening.

- (8) Ett stort antal av de nuvarande organisationer som är erkända av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) parter världen över kan inte säkerställa vare sig ett korrekt genomförande av reglerna eller tillräcklig tillförlitlighet när de agerar på uppdrag av de nationella administrationerna, eftersom de saknar den tillförlitliga och nödvändiga struktur och erfarenhet som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter på ett verkligt professionellt sätt.
- (9) I enlighet med Solas 74 kapitel II-1 del A-1 regel 3-1 är medlemsstaterna ansvariga för att säkerställa att fartyg som för deras flagg är konstruerade, byggda och underhållna i överensstämmelse med de strukturella, mekaniska och elektriska krav som ställs av organisationer som erkänts av administrationerna. Dessa organisationer har därför uppgiften att utforma och genomföra regler för konstruktion, byggande, underhåll och inspektion av fartyg och är ansvariga för att inspektera fartyg på flaggstatens vägnar och intyga att dessa fartyg följer de internationella konventionernas bestämmelser för utfärdande av relevanta certifikat. För att de ska kunna utföra denna uppgift måste de vara oavhängiga och ha en högt specialiserad teknisk kompetens och ett krävande kvalitetssystem.
- (10) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg spelar en viktig roll i gemenskapslagstiftningen om sjösäkerhet.
- (11) Organisationer som inspekterar och besiktigar fartyg bör kunna erbjuda sina tjänster i hela gemenskapen under konkurrens, samtidigt som de olika organisationernas tjänster ger ett likvärdigt säkerhets- och miljöskydd. De nödvändiga branschstandarderna bör alltså vara enhetliga och tillämpas i hela gemenskapen.
- (12) Utfärdandet av radiosäkerhetscertifikatet för lastfartyg kan anförtros privata organ som har tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal.
- (13) En medlemsstat får på objektiva och klara grunder begränsa antalet erkända organisationer som den bemyndigar i enlighet med sina behov under kommissionens översyn i enlighet med ett kommittéförfarande.
- (14) Detta direktiv bör säkerställa friheten att tillhandahålla tjänster i gemenskapen och gemenskapen bör följaktligen komma överens med de tredjeländer där vissa av de erkända organisationerna har sin hemvist för att säkerställa en likvärdig behandling för erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen.
- (15) Det är nödvändigt att de nationella administrationerna är djupt delaktiga i fartygsbesiktningar och i utfärdandet av certifikat i samband därmed, för att säkerställa att de internationella säkerhetsreglerna följs noggrant även när medlemsstaterna anförtrot utomstående erkända organisationer att utföra myndighets uppgifter. Det är därför lämpligt att upprätta ett nära samarbete mellan administrationerna och de erkända organisationer som de bemyndigar, vilket kan kräva att de erkända organisationerna har en lokal representant på den medlemsstats område på vilkens vägnar de utför uppgifterna.
- (16) När en erkänd organisation, dess inspektörer eller tekniska personal utfärdar relevanta certifikat för administrationens räkning, ska medlemsstaterna beakta möjligheten att, när det gäller denna delegerade verksamhet, låta dem omfattas av proportionerliga rättsliga garantier och skydd, inklusive skälig rätt till försvar, med undantag för immunitet, som är ett privilegium som enbart kan åberopas av medlemsstater, som en rättighet som inte kan skiljas från suveräniteten och som därför inte kan delegeras.
- (17) Skillnader i systemen för ersättningsansvar mellan de erkända organisationer som agerar för medlemsstaternas räkning skulle kunna hindra ett riktigt genomförande av direktivet. För att bidra till att lösa detta problem är det lämpligt att införa en viss grad av harmonisering på gemenskapsnivå av det ersättningsansvar som uppstår vid en sjöolycka som förorsakas av en erkänd organisation, enligt beslut i domstol – inbegripet tvistlösning genom skiljedomsförfaranden.
- (18) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (19) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra detta direktiv för att införliva senare ändringar av internationella konventioner, protokoll, koder och resolutioner med anknytning till direktivet. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (20) Medlemsstaterna bör emellertid fortfarande ha möjlighet att upphäva eller återkalla det bemyndigande som de gett en erkänd organisation, varvid de ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut, och ange de skäl som ligger till grund för beslutet.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (21) Medlemsstaterna bör regelbundet bedöma hur de erkända organisationer som arbetar för dem presterar och de bör tillhandahålla kommissionen och alla andra medlemsstater exakt information om prestationerna.
- (22) I egenskap av hamnmyndigheter är medlemsstaterna skyldiga att främja säkerheten på och förhindra föroreningen av gemenskapens vatten genom att prioritera inspektion av fartyg med certifikat från organisationer som inte uppfyller de gemensamma kriterierna, och därigenom säkerställa att fartyg som seglar under tredjelands flagg inte åtnjuter en förmånligare behandling.
- (23) För närvarande finns det inga enhetliga internationella standarder för fartygsskrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer som alla fartyg måste följa antingen på byggnadsstadiet eller under hela sin livstid. Sådana standarder får fastställas i enlighet med erkända organisationers regler eller i enlighet med likvärdiga standarder som ska beslutas av de nationella administrationerna i enlighet med det förfarande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster ⁽¹⁾.
- (24) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som inom gemenskapen ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (25) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 94/57/EG. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det direktivet.
- (26) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga I del B.
- (27) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (28) Åtgärder som ska följas av organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (omarbetning) ⁽³⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I detta direktiv fastställs åtgärder som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, för uppfyllande av de internationella konventionerna om säkerheten till sjöss och förhindrande av havsförorening, samtidigt som friheten att tillhandahålla tjänster främjas. Detta inkluderar utarbetandet och genomförandet av säkerhetskrav för skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer på fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.

Artikel 2

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *fartyg*: fartyg som omfattas av de internationella konventionerna.
- b) *fartyg som seglar under en medlemsstats flagg*: fartyg som är registrerade i en medlemsstat och som seglar under dess flagg i enlighet med dess lagstiftning. Fartyg som inte motsvarar denna definition likställs med fartyg som seglar under tredjelands flagg.
- c) *inspektioner och besiktningar*: inspektioner och besiktningar som är obligatoriska enligt de internationella konventionerna.
- d) *internationella konventioner*: den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74) utom kapitel XI-2 i dess bilaga, den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), inklusive protokoll och ändringar till dessa, samt därmed förknippade koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, i uppdaterad version.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

- e) *organisation*: en rättslig enhet, dess dotterbolag och andra organ under dess kontroll, som i samarbete eller enskilt utför uppgifter som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.
- f) *kontroll*: vid tillämpningen av e) avses med *kontroll* rättigheter, avtal eller andra rättsliga eller praktiska medel som enskilt eller i kombination ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande över en juridisk person eller bemyndigar en juridisk person att utföra uppgifter som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.
- g) *erkänd organisation*: en organisation som har erkänts i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009.
- h) *bemyndigande*: ett förfarande genom vilket en medlemsstat ger ett bemyndigande eller delegerar befogenheter till en erkänd organisation.
- i) *föreskrivet certifikat*: ett certifikat utfärdat av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med internationella konventioner.
- j) *regler och förfaranden*: de krav som en erkänd organisation ställer på hur fartygen ska vara konstruerade, byggda, utrustade, underhållna och besiktigade.
- k) *klasscertifikat*: ett av en erkänd organisation utfärdat dokument som intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och förfaranden som organisationen har fastställt och offentliggjort.
- l) *radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg*: det certifikat som infördes genom 1988 års protokoll om ändring av Solas antaget av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Artikel 3

1. När medlemsstaterna tar på sig ansvar och förpliktelser inom ramen för de internationella konventionerna, ska de se till att deras behöriga administrationer kan säkerställa att bestämmelserna i dessa tillämpas på ett effektivt sätt, särskilt avseende inspektion och besiktning av fartyg samt utfärdandet av föreskrivna certifikat och dispenscertifikat i enlighet med de internationella konventionerna. Medlemsstaterna ska agera i enlighet med tillämpliga bestämmelser i bilagan och i bihanget till IMO:s resolution A.847(20) om riktlinjer för att bistå flaggstater vid genomförandet av IMO:s instrument.

2. När en medlemsstat vid tillämpningen av punkt 1 beslutar att med avseende på fartyg som seglar under dess flagg

i) bemyndiga organisationer att helt eller delvis utföra inspektioner och besiktningar avseende föreskrivna certifikat, inklusive sådana som gör det möjligt att bedöma om de regler som avses i artikel 11.2 efterlevs samt, i tillämpliga fall, att utfärda eller förnya därtill hörande certifikat, eller

ii) att helt eller delvis överlåta de inspektioner och besiktningar som avses i led i på organisationer,

ska den anförtro dessa uppgifter endast åt erkända organisationer.

Den behöriga administrationen ska i samtliga fall godkänna det första utfärdandet av dispenscertifikat.

För radiosäkerhetscertifikatet för lastfartyg får emellertid dessa uppgifter anförtros åt ett privat organ som har erkänts av en behörig administration och som har tillräcklig sakkunskap och kvalificerad personal för att på administrationens vägnar utföra särskilda säkerhetsbedömningar rörande radiokommunikation.

3. Denna artikel avser inte certifiering av specifika delar av marin utrustning på ett fartyg.

Artikel 4

1. Vid tillämpningen av artikel 3.2 ska medlemsstaterna i princip inte vägra att bemyndiga någon av de erkända organisationerna att åta sig uppgifterna, om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 2 i den här artikeln samt i artiklarna 5 och 9. De får emellertid begränsa det antal organisationer som de bemyndigar i enlighet med sina behov, förutsatt att det finns klara och objektiva skäl till att göra så.

På en medlemsstats begäran ska kommissionen anta lämpliga åtgärder i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 6.2 för att säkerställa en korrekt tillämpning av första stycket i den här punkten beträffande vägran av ett bemyndigande och av artikel 8 beträffande de fall där ett bemyndigande tillfälligt dras in eller återkallas.

2. För att en medlemsstat ska godta att en erkänd organisation som har sin hemvist i ett tredjeland helt eller delvis utför de uppgifter som anges i artikel 3 får den begära att tredjelandet i fråga beviljar en motsvarande behandling av de erkända organisationer som har sin hemvist i gemenskapen.

Dessutom får gemenskapen begära att ett tredjeland där en erkänd organisation har sin hemvist beviljar en motsvarande behandling av de erkända organisationer som har sin hemvist inom gemenskapen.

Artikel 5

1. Medlemsstater som beslutar i enlighet med artikel 3.2 ska upprätta en arbetsförbindelse mellan sin behöriga administration och de organisationer som agerar för deras räkning.

2. Arbetsförbindelsen ska regleras genom ett formaliserat, skriftligt och icke-diskriminerande avtal eller ett likvärdigt rättsligt arrangemang som fastställer de särskilda uppgifter och funktioner som organisationerna har åtagit sig och som åtminstone omfattar följande:

a) Bestämmelserna i bilag II till IMO:s resolution A.739(18) om riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar för administrationens räkning, med beaktande av bilagan, bilagorna och tillägget till IMO:s MSC/cirkulär 710 och MEPC/cirkulär 307 om avtalsmall för bemyndigande av erkända organisationer som agerar för administrationens räkning.

b) Följande bestämmelser om ekonomiskt ansvar:

i) Om det till följd av en sjöolycka genom lagakraftvunnen dom eller skiljedomsförfarande fastställs att administrationen har ett ersättningsansvar samt att den ska utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, personskada eller dödsfall, och det kan bevisas inför domstolen att förlusten, skadan eller dödsfallet orsakats av en uppsåtlig handling eller underlåtelse eller grov vårdslöshet från den erkända organisationens sida, eller från dess organ, anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, ska administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda förlust, skada eller dödsfall vållats av den erkända organisationen.

ii) Om det till följd av en sjöolycka genom lagakraftvunnen dom eller skiljedomsförfarande fastställs att administrationen har ett ersättningsansvar samt att den ska utge ersättning till de skadelidande för personskada eller dödsfall, och det kan bevisas inför domstolen att personskadan eller dödsfallet orsakats av en församlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, ska administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda personskada eller dödsfall vållats av den erkända organisationen. Medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som ska betalas av den erkända organisationen, men detta belopp får inte understiga 4 000 000 EUR.

iii) Om det till följd av en sjöolycka genom lagakraftvunnen dom eller skiljedomsförfarande fastställs att administra-

tionen har ett ersättningsansvar samt att den ska utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, och det kan bevisas inför domstolen att förlusten eller skadan orsakats av en församlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för den erkända organisationens räkning, ska administrationen ha rätt till ekonomisk ersättning från den erkända organisationen, i den utsträckning domstolen slår fast att sagda förlust eller skada vållats av den erkända organisationen. Medlemsstaterna får begränsa det högsta belopp som ska betalas av den erkända organisationen, men detta belopp får inte understiga 2 000 000 EUR.

c) Bestämmelser om en regelbundet återkommande granskning som utförs av administrationen eller av ett opartiskt utomstående organ som har utsetts av administrationen och som avser de uppgifter som organisationerna utför för administrationens räkning enligt artikel 9.1.

d) Möjligheten att genomföra slumpvisa och ingående inspektioner av fartygen.

e) Bestämmelser om obligatorisk rapportering av väsentlig information om organisationernas klassade flotta, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass.

3. I avtalet eller genom det likvärdiga rättsliga arrangemanget kan det krävas att den erkända organisationen har ett lokalt ombud på den medlemsstats territorium för vars räkning den utför de uppgifter som avses i artikel 3. Detta krav kan uppfyllas av ett lokalt ombud som är juridisk person enligt medlemsstatens lagar och som omfattas av de nationella domstolarnas behörighet.

4. Varje enskild medlemsstat ska förse kommissionen med exakta uppgifter om den arbetsförbindelse som har etablerats i enlighet med denna artikel. Kommissionen ska därefter meddela de andra medlemsstaterna om detta.

Artikel 6

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

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

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

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

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

Artikel 7

1. Detta direktiv får, utan att dess tillämpningsområde utökas, ändras i syfte att

- a) med avseende på tillämpningen av detta direktiv införliva senare ikraftträdde ändringar av de internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner som avses i artiklarna 2 d, 3.1 och 5.2,
- b) ändra de belopp som anges i artikel 5.2 b ii och iii.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 6.3.

2. När nya instrument eller protokoll till de internationella konventioner som avses i artikel 2 d antas ska rådet, på förslag av kommissionen samt med hänsyn till medlemsstaternas parlamentariska förfaranden och relevanta förfaranden inom IMO, besluta om närmare arrangemang för ratificering av dessa nya instrument eller protokoll, och samtidigt säkerställa att de tillämpas enhetligt och samtidigt i medlemsstaterna.

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

Artikel 8

Trots de minimikriterier som anges i bilaga I till förordning (EG) nr 391/2009 får en medlemsstat, om den anser att en erkänd organisation inte längre kan bemyndigas att för dess räkning utföra de uppgifter som anges i artikel 3, tillfälligt dra in eller återkalla ett bemyndigande. I ett sådant fall ska medlemsstaten utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sitt beslut och ange de skäl som ligger till grund för beslutet.

Artikel 9

1. Varje medlemsstat ska försäkra sig om att de erkända organisationer som utför uppdrag för dess räkning enligt artikel 3.2 på ett effektivt sätt utför de uppgifter som avses i den artikeln till belåtenhet för dess behöriga administration.

2. För att utföra den uppgift som avses i punkt 1, ska varje medlemsstat, åtminstone vartannat år, kontrollera alla erkända organisationer som utför uppgifter för dess räkning och ska

tillhandahålla de andra medlemsstaterna och kommissionen en rapport om resultaten från dessa kontroller senast den 31 mars året efter det år då kontrollerna utfördes.

Artikel 10

När medlemsstaterna i egenskap av hamnstater utövar sina inspektionsrättigheter och inspektionsförpliktelser och upptäcker att erkända organisationer som agerar för en flaggstats räkning har utfärdat giltiga föreskrivna certifikat till ett fartyg som inte uppfyller de relevanta kraven i de internationella konventionerna eller att ett fartyg med ett giltigt klasscertifikat har någon brist med avseende på de punkter som certifikatet omfattar, ska de rapportera detta till kommissionen och övriga medlemsstater samt underrätta den berörda flaggstaten. Endast fall med fartyg som utgör ett allvarligt hot mot säkerheten och miljön eller som uppvisar tecken på särskild försumlighet hos de erkända organisationerna ska rapporteras i enlighet med denna artikel. Den berörda erkända organisationen ska underrättas om fallet vid tiden för den första inspektionen så att den omedelbart kan vidta lämpliga uppföljningsåtgärder.

Artikel 11

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att fartyg som seglar under dess flagg är konstruerade, byggda, utrustade och underhållna i enlighet med en erkänd organisations regler och förfaranden beträffande skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer.

2. En medlemsstat kan besluta att använda sådana regler som den anser vara likvärdiga med en erkänd organisations regler och förfaranden endast om den omedelbart anmäler dem till kommissionen i överensstämmelse med förfarandet i direktiv 98/34/EG och till de andra medlemsstaterna, samt förutsatt att ingen annan medlemsstat eller kommissionen har invändningar mot dem och att de befins vara likvärdiga i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 6.2 i detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska samarbeta med de erkända organisationer de har bemyndigat i utformningen av organisationens regler och förfaranden. De ska samråda med de erkända organisationerna för att uppnå en enhetlig tolkning av de internationella konventionerna.

Artikel 12

Kommissionen ska vartannat år informera Europaparlamentet och rådet om hur genomförandet av detta direktiv fortgår i medlemsstaterna.

Artikel 13

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

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

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

Artikel 14

Direktiv 94/57/EG, i dess lydelse enligt de direktiv som anges i bilaga I del A, ska upphöra att gälla med verkan från och med den 17 juni 2009, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller den tidsfrist för införlivande i nationell lagstiftning av dessa direktiv som anges i bilaga I del B.

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

Artikel 15

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

Artikel 16

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA I

DEL A

Upphävt direktiv med dess ändringar

(som det hänvisas till i artikel 14)

| | |
|--|------------------------------|
| Rådets direktiv 94/57/EG | EGT L 319, 12.12.1994, s. 20 |
| Kommissionens direktiv 97/58/EG | EGT L 274, 7.10.1997, s. 8 |
| Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG | EGT L 19, 22.1.2002, s. 9 |
| Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG | EGT L 324, 29.11.2002, s. 53 |

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell rätt

(som det hänvisas till i artikel 14)

| Direktiv | Tidsfrist för införlivande |
|-------------|----------------------------|
| 94/57/EG | 31 december 1995 |
| 97/58/EG | 30 september 1998 |
| 2001/105/EG | 22 juli 2003 |
| 2002/84/EG | 23 november 2003 |

BILAGA II

Jämförelsetabell

| Direktiv 94/57/EG | Det här direktivet | Förordning (EG) nr 000/2009 |
|--|-------------------------------|-----------------------------|
| Artikel 1 | Artikel 1 | Artikel 1 |
| Artikel 2 a | Artikel 2 a | Artikel 2 a |
| Artikel 2 b | Artikel 2 b | – |
| Artikel 2 c | Artikel 2 c | – |
| Artikel 2 d | Artikel 2 d | Artikel 2 b |
| Artikel 2 e | Artikel 2 e | Artikel 2 c |
| – | Artikel 2 f | Artikel 2 d |
| Artikel 2 f | Artikel 2 g | Artikel 2 e |
| Artikel 2 g | Artikel 2 h | Artikel 2 f |
| Artikel 2 h | Artikel 2 i | Artikel 2 g |
| Artikel 2 i | Artikel 2 k | Artikel 2 i |
| – | Artikel 2 j | Artikel 2 h |
| Artikel 2 j | Artikel 2 l | – |
| Artikel 2 k | – | Artikel 2 j |
| Artikel 3 | Artikel 3 | – |
| Artikel 4.1 första meningen | – | Artikel 3.1 |
| Artikel 4.1 andra meningen | – | Artikel 3.2 |
| Artikel 4.1 tredje meningen | – | – |
| Artikel 4.1 fjärde meningen | – | Artikel 4.1 |
| – | – | Artikel 3.3 |
| – | – | Artikel 4.2, 4.3 och 4.4 |
| – | – | Artikel 5 |
| – | – | Artikel 6 |
| – | – | Artikel 7 |
| Artikel 5.1 | Artikel 4.1 | – |
| Artikel 5.3 | Artikel 4.2 | – |
| Artikel 6.1, 6.2, 6.3 och 6.4 | Artikel 5.1, 5.2, 5.3 och 5.4 | – |
| Artikel 6.5 | – | – |
| Artikel 7 | Artikel 6 | Artikel 12 |
| Artikel 8.1 första strecksatsen | Artikel 7.1 första stycket a | – |
| Artikel 8.1 andra strecksatsen | – | Artikel 13.1 |
| Artikel 8.1 tredje strecksatsen | Artikel 7.1 första stycket b | – |
| – | Artikel 7.1 andra stycket | Artikel 13.1 andra stycket |
| Artikel 8.2 | Artikel 7.2 | – |
| Artikel 8.2 andra stycket | – | Artikel 13.2 |
| Artikel 9.1 | – | – |
| Artikel 9.2 | – | – |
| Artikel 10.1 inledningsfrasen | Artikel 8 | – |
| Artikel 10.1 a, b och c, 10.2, 10.3 och 10.4 | – | – |
| Artikel 11.1 och 11.2 | Artikel 9.1 och 9.2 | – |

| Direktiv 94/57/EG | Det här direktivet | Förordning (EG) nr 000/2009 |
|-----------------------|-----------------------|---|
| Artikel 11.3 och 11.4 | – | Artikel 8.1 och 8.2 |
| Artikel 12 | Artikel 10 | – |
| Artikel 13 | – | – |
| Artikel 14 | Artikel 11.1 och 11.2 | – |
| – | Artikel 11.3 | – |
| – | Artikel 12 | – |
| – | – | Artikel 9 |
| Artikel 15.1 | – | – |
| – | – | Artikel 10.1 och 10.2 |
| Artikel 15.2 | – | Artikel 10.3 |
| Artikel 15.3 | – | Artikel 10.4 |
| Artikel 15.4 | – | Artikel 10.5 |
| Artikel 15.5 | – | Artikel 10.6 första, andra, tredje och femte styckena |
| – | – | Artikel 10.6 fjärde stycket |
| Artikel 16 | Artikel 13 | – |
| Artikel 17 | Artikel 16 | – |
| – | Artikel 14 | – |
| – | Artikel 15 | – |
| – | – | Artikel 11 |
| – | – | Artikel 14 |
| – | – | Artikel 15 |
| – | – | Artikel 16 |
| – | – | Artikel 17 |
| – | – | Artikel 18 |
| – | – | Artikel 19 |
| Bilaga | – | Bilaga I |
| – | Bilaga I | – |
| – | Bilaga II | Bilaga II |

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/16/EG

av den 23 april 2009

om hamnstatskontroll

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

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

av följande skäl:

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

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

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

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

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

⁽⁴⁾ EGT L 157, 7.7.1995, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 161, 22.6.2007, s. 63.

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

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

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

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

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

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

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

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

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

Artikel 3

Tillämpningsområde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 4

Inspektionsbefogenheter

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

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

Artikel 5

Inspektionssystem och årlig inspektionsplikt

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

Artikel 6

Närmare villkor för fullgörande av inspektionsplikten

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

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

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

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

Artikel 7

Villkor som medger en balanserad fördelning av inspektioner inom gemenskapen

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

Artikel 8

Uppskjutande av inspektioner och exceptionella omständigheter

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 9

Ankomstanmälan

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

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

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

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

Artikel 10

Fartygens riskprofil

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

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

- a) Generiska parametrar

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

- b) Historiska parametrar

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

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

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

- a) flaggstatskriterierna,
- b) kriterierna för företagens prestationsnivå

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

Artikel 11

Inspektionernas frekvens

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

- a) Periodiska inspektioner av fartyg ska utföras med i förväg bestämda intervall beroende på deras riskprofil i enlighet med bilaga I del I. Intervallet mellan periodiska fartygsinspektioner ska öka när risken minskar. För högriskfartyg ska detta intervall inte överskrida sex månader.
- b) Fartyg ska underkastas tilläggsinspektioner oavsett tidsintervallet efter den senaste periodiska inspektionen enligt följande:
 - Den behöriga myndigheten ska se till att inspektera fartyg för vilka faktorer av högsta prioritet föreligger enligt bilaga I del II.2 a.
 - Fartyg för vilka oförutsedda faktorer enligt bilaga I del II.2 b föreligger får inspekteras. Beslut att utföra en sådan tilläggsinspektion överläts åt den behöriga myndighetens sakkunniga bedömning.

Artikel 12

Val av fartyg för inspektion

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

När det gäller inspektion av fartyg

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

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

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

Artikel 13

Inledande och mer ingående inspektioner

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

1. Den behöriga myndigheten ska vid varje inledande inspektion säkerställa att inspektören åtminstone
 - a) kontrollerar de i bilaga IV förtecknade certifikat och dokument som ska bevaras ombord enligt gemenskapens sjöfartslagstiftning och konventioner om sjösäkerhet och sjöfartsskydd,
 - b) kontrollerar, i förekommande fall, om de brister som en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU har upptäckt vid en tidigare inspektion har åtgärdats,
 - c) förvissas sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, däribland i maskinutrymme och i bostäder.
2. Om de brister som ska åtgärdas i nästa anlöpshamn har registrerats i inspektionsdatabasen efter en sådan inspektion som avses i punkt 1, får den behöriga myndigheten i denna hamn besluta att inte genomföra de kontroller som avses i punkt 1 a och c.
3. En mer ingående inspektion, inklusive en vidare granskning av att de bestämmelser som gäller verksamheten ombord efterlevs, ska göras när det efter en sådan inspektion som avses i punkt 1 finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i en konvention.

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

Exempel på *otvetydiga skäl* finns i bilaga V.

Artikel 14

Utökad inspektion

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

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

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

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

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

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

Artikel 15

Riktlinjer och förfaranden för sjösäkerhet och sjöfartsskydd

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 16

Förbud mot tillträde för vissa fartyg

1. En medlemsstat ska se till att varje fartyg

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

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

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

⁽¹⁾ EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 17

Rapport till befälhavaren om inspektion

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

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

Artikel 18

Klagomål

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

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

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

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

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

Artikel 19

Åtgärdande och kvarhållande

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

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

⁽¹⁾ Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20

Rätt till överklagande

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

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

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

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

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

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

Artikel 21

Uppföljning av inspektioner och kvarhållanden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 22

Inspektörernas kvalifikationer

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 23

Rapporter från lotsar och hamnmyndigheter

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

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

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

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

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

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

Artikel 24

Inspektionsdatabas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 25

Informationsutbyte och samarbete

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

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

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

Artikel 26

Offentliggörande av information

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

Artikel 27

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

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

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

Artikel 28

Ersättning för kostnader

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

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

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

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

Artikel 29

Uppgifter för övervakning av genomförandet

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

Artikel 30

Kontroll av medlemsstaternas genomförande och prestationsnivåer

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

Artikel 31

Kommittéförfarande

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

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

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

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

Artikel 32

Ändringsförfarande

Kommissionen ska

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

⁽¹⁾ EGT L 332, 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

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

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

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

Artikel 33

Genomförandebestämmelser

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

Artikel 34

Sanktioner

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

Artikel 35

Översyn

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

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

Artikel 36

Genomförande och anmälan

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

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

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

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

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

Artikel 37

Upphävande

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

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

Artikel 38

Ikraftträdande

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

Artikel 39

Adressater

Detta direktiv är riktat till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA I

BESTÅNDSDELARNA I GEMENSKAPENS SYSTEM FÖR HAMNSTATSINSPEKTION

(enligt artikel 5)

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

I. Fartygens riskprofil

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

1. Generiska parametrar

a) Fartygstyp

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

b) Fartygets ålder

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

c) Flaggstatens prestationsnivå

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

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

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

d) Erkända organisationer

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

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

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

e) Företagets prestationsnivå

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

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

2. Historiska parametrar

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

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

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

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

II. Inspektion av fartyg

1. Periodiska inspektioner

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

Medlemsstaterna ska göra periodisk inspektion på följande fartyg:

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

2. Tilläggsinspektioner

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

2A. Faktorer av högsta prioritet

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

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

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

2B. Oförutsedda faktorer

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

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

3. Urvalsordning

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

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

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

BILAGA II

FASTSTÄLLANDE AV FARTYGENS RISKPROFIL

(enligt artikel 10.2)

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

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

Lågriskfartyg är fartyg som uppfyller samtliga kriterier för lågriskparametrar.

Normalriskfartyg är fartyg som varken är högrisk- eller lågriskfartyg.

BILAGA III

ANMÄLAN

(enligt artikel 9.1)

Information som ska lämnas i enlighet med artikel 9.1.

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

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

BILAGA IV

FÖRTECKNING ÖVER CERTIFIKAT OCH DOKUMENT

(enligt artikel 13.1)

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

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

⁽¹⁾ Se sidan 128 i detta nummer av EUT.

⁽²⁾ Se sidan 24 i detta nummer av EUT.

BILAGA V

EXEMPEL PÅ "OTVETYDIGA SKÄL"

(enligt artikel 13.3)

A. Exempel på otvetydiga skäl för en mer ingående inspektion

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

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

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

⁽¹⁾ EUT L 323, 3.12.2008, s. 33.

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

BILAGA VI

FÖRFARANDE FÖR KONTROLL AV FARTYG

(enligt artikel 15.1)

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

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

BILAGA VII

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

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

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

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

BILAGA VIII

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

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

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

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

BILAGA IX

INSPEKTIONSRAPPORTEN

(enligt artikel 17)

Inspektionsrapporten ska innehålla minst följande punkter:

I. Allmänna uppgifter

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

II. Uppgifter om inspektionen

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

III. Ytterligare uppgifter i fall av kvarhållande

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

BILAGA X

KRITERIER FÖR KVARHÅLLANDE

(enligt artikel 19.3)

INTRODUKTION

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

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

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

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

1. Huvudsakliga kriterier

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

Tidpunkt

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

Kriterium

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

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

2. Tillämpning av huvudsakliga kriterier

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Allmänna uppgifter

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

3.2 Områden enligt Solas 74

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

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

3.3 Områden enligt IBC-koden

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

3.4 Områden enligt IGC-koden

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

3.5 Områden enligt LL66

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

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

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

3.10 Områden enligt ILO-konventionerna

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

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

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

BILAGA XI

MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRER

(enligt artikel 22.1 och 22.5)

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

BILAGA XII

INSPEKTIONSDATABASENS FUNKTIONER

(enligt artikel 24.1)

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

BILAGA XIII

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

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

BILAGA XIV

UPPGIFTER FÖR ÖVERVAKNING AV GENOMFÖRANDET

(enligt artikel 29)

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

1.1 Antalet inspektörer som för medlemsstatens räkning arbetar med hamnstatskontroll.

Nedanstående tabell ska användas när uppgifterna lämnas till kommissionen ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

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

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

2. Medlemsstaterna ska göra följande:

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

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

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

BILAGA XV

DEL A

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

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

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

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

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

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

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

Endast artikel 4

DEL B

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

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

BILAGA XVI

Jämförelsetabell
(enligt artikel 37)

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

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

| Rådets direktiv 95/21/EG | Detta direktiv |
|-----------------------------|-----------------------------|
| – | Artikel 18 |
| Artikel 9.1 och 9.2 | Artikel 19.1 och 19.2 |
| Artikel 9.3 första meningen | Artikel 19.3 |
| Artikel 9.3 meningarna 24 | Artikel 19.4 |
| Artikel 9.49.7 | Artikel 19.519.8 |
| – | Artikel 19.9 och 19.10 |
| Artikel 9a | – |
| Artikel 10.1–10.3 | Artikel 20.1–20.3 |
| – | Artikel 20.4 |
| Artikel 11.1 | Artikel 21.1 |
| – | Artikel 21.2 |
| Artikel 11.2 | Artikel 21.3 första stycket |
| Artikel 11.3 första stycket | – |
| Artikel 11.3 andra stycket | Artikel 21.3 andra stycket |
| Artikel 11.4–11.6 | Artikel 21.4–21.6 |
| Artikel 12.1–12.3 | Artikel 22.1–22.3 |
| Artikel 12.4 | Artikel 22.4 |
| – | Artikel 22.5–22.7 |
| Artikel 13.–13.2 | Artikel 23.1 och 23.2 |
| – | Artikel 23.–23.5 |
| Artikel 14 | – |
| Artikel 15 | – |
| – | Artikel 24 |
| – | Artikel 25 |
| – | Artikel 26 |
| – | Artikel 27 |
| Artikel 16.1 och 16.2 | Artikel 28.1 och 28.2 |
| Artikel 16.2a | Artikel 28.3 |
| Artikel 16.3 | Artikel 28.4 |
| Artikel 17 | Artikel 29 |
| – | Artikel 30 |
| Artikel 18 | Artikel 31 |
| Artikel 19 | Artikel 32 |
| – | Artikel 33 |
| Artikel 19a | Artikel 34 |
| – | Artikel 35 |
| Artikel 20 | Artikel 36 |

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

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/17/EG

av den 23 april 2009

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

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

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

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

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

av följande skäl:

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

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

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

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

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

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

⁽⁴⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

överstigande 15 meter. Ekonomiskt stöd kan tillhandahållas inom ramen för Europeiska fiskerifonden för att installera säkerhetsutrustning, till exempel AIS, ombord på fiskefartyg. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har medgivit att det kunde bli till skada för fartygens och hamnanläggningarnas säkerhet om AIS-uppgifter, vilka översänts från fartyg, skulle läggas ut för kommersiella ändamål på Internet eller någon annanstans samt har uppmanat sina medlemsstaters regeringar att i enlighet med de möjligheter som den nationella lagstiftningen erbjuder hindra dem som gör AIS-uppgifter tillgängliga för utomstående så att de kan offentliggöras på Internet eller någon annanstans från detta. Dessutom bör sekretessen för de uppgifter som överlämnas till medlemsstaterna enligt detta direktiv säkerställas och medlemsstaterna bör använda dessa uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.

- (7) Skyldigheten att installera AIS bör även anses innebära att AIS hålls i drift vid varje tidpunkt utom i de fall det i internationella regler eller normer föreskrivs om skydd av navigationsuppgifter.
- (8) En medlemsstat som begär det bör ha rätt att erhålla uppgifter av en annan medlemsstat om ett fartyg eller det farliga eller förorenande godset ombord på fartyget. Dessa uppgifter bör vara tillgängliga genom SafeSeaNet och bör endast begäras med hänvisning till sjösäkerheten eller skydd av havsmiljön. Det är därför av avgörande betydelse att kommissionen undersöker eventuella problem med nät- och informationssäkerheten.
- (9) Enligt direktiv 2002/59/EG ska medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för fartyg som utgör en potentiell risk på grund av sitt uppträdande eller sitt skick. Till förteckningen över sådana fartyg vore det därför önskvärt att lägga fartyg som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringsskydd eller finansiella säkerheter liksom de som av lotsar eller hamnmyndigheter har rapporterats uppvisa uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.
- (10) I enlighet med direktiv 2002/59/EG, tycks det vara nödvändigt, när det gäller risker som uppstår till följd av ytterst ogynnsamma väderförhållanden, att ta hänsyn till den potentiella fara för sjöfarten som isbildning innebär. Om medlemsstatens behöriga myndighet, på grundval av prognoser om is från en behörig meteorologisk informationstjänst, bedömer att förhållandena utgör en allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller innebär allvarliga föroreningsrisker, bör myndigheten meddela be-

fälhavarna på de fartyg som befinner sig i deras behörighetsområden eller avser att anlöpa eller lämna hamnar i området i fråga. Den berörda myndigheten bör kunna vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera säkerheten för människoliv till sjöss och skydda miljön. Medlemsstaterna bör även kunna undersöka huruvida de handlingar som krävs ombord visar att fartyget uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga.

- (11) I direktiv 2002/59/EG föreskrivs att medlemsstaterna ska utarbeta planer för att, om situationen så kräver, ta emot fartyg i nöd i sina hamnar eller på annan skyddad plats på bästa möjliga sätt för att begränsa följderna av olyckor till sjöss. Med beaktande av Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, som utgör en bilaga till Internationella sjöfartsorganisationernas resolution A.949(23) av den 13 december 2003 (nedan kallad IMO:s resolution A.949(23)) vilka antogs efter direktiv 2002/59/EG och avser fartyg i behov av assistans, snarare än för fartyg i nöd, bör dock det direktivet ändras på motsvarande sätt. Detta direktiv påverkar inte tillämpliga bestämmelser om räddningsoperationer, exempelvis de som fastställts i Internationella sjöräddningskonvention om räddningsoperationer, när säkerheten för människoliv berörs.
- (12) I syfte att reglera situationen för fartyg i behov av assistans enligt IMO:s resolution A.949(23) bör en eller flera behöriga myndigheter utses att fatta beslut i syfte att minimera riskerna för den marina säkerheten, skydd för människoliv och miljön.
- (13) Det är nödvändigt att på grundval av IMO:s resolution A.949(23) och med hänsyn till det arbete som utförts gemensamt av kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan kallad *byrån*) och medlemsstaterna, fastställa det grundläggande innehållet i planerna för mottagande av fartyg som behöver assistans för att säkerställa att genomförandet av denna åtgärd blir harmoniserat och verkningfullt, och omfattningen av medlemsstaternas skyldigheter tydliggörs.
- (14) IMO:s resolution A.949(23) ska utgöra grunden för planer som medlemsstaterna utarbetar för att verkningfullt möta de hot som fartyg i behov av assistans innebär. Medlemsstaterna får dock när de bedömer de risker som är förknippade med sådana hot med hänsyn till sina särskilda förhållanden beakta andra faktorer, till exempel användningen av havsvatten för framställning av dricksvatten och för elproduktion.

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar

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

1. Artikel 2.2 ska ändras på följande sätt:

a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

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

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

b) Led c ska ersättas med följande:

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

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ändras på följande sätt:

i) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

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

ii) Följande strecksatser ska läggas till:

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

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

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

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

b) Led k ska ersättas med följande:

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

c) Följande led ska läggas till:

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

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

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

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

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

3. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem (AIS)

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

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

Artikel 6b

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

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

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

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

4. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Uppgiftskrav när det gäller transport av farligt gods

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

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

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

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

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

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

6. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Undantag

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

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

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

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

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

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

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

7. I artikel 16.1 ska följande led läggas till:

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

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

8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 18a

Åtgärder vid farligt isläge

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

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

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

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

9. Artikel 19 ska ändras på följande sätt:

a) Följande stycke ska läggas till punkt 2:

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

b) Följande punkt ska läggas till:

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

10. Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

Behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans

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

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

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

11. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 20a

Planer för att ta emot fartyg i behov av assistans

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20b

Beslut om mottagande av fartyg

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

Artikel 20c

Finansiella säkerheter och ersättningar

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

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

*Artikel 20d***Kommissionens undersökning**

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

(*) EUT L 131, 28.5.2009, p. 128”

12. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 22a***SafeSeaNet**

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

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

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

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

13. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ersättas med följande:

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

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

b) Följande led ska läggas till:

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

14. Följande artikel ska införas:

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

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

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

15. Artikel 24 ska ersättas med följande:

*”Artikel 24***Sekretess**

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

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

16. Artiklarna 27 och 28 ska ersättas med följande:

”Artikel 27

Ändringar

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

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

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

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

Artikel 28

Kommittéförfarande

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

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

(*) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.”

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

”— X. Övrig information

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

— Navigerings- och manöverförmåga.”

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

”3. Fiskefartyg

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Införlivande

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

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

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

Artikel 3

Ikraftträdande

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

*Artikel 4***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA

"BILAGA III

ELEKTRONISKA MEDDELANDEN OCH SAFESEANET

1. Allmän beskrivning och uppbyggnad

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

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

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

2. Förvaltning, drift, utveckling och underhåll av SafeSeaNet

2.1 Ansvarsfördelning

2.1.1 Nationella SafeSeaNet-system

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

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

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

2.1.2 Centralt SafeSeaNet-system

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

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

2.2 Förvaltningsprinciper

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

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

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

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

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

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

IFCD ska innehålla bestämmelser om

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

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

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

3. **Uppgiftsutbyte via SafeSeaNet**

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

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

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

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

4. **Säkerhet och åtkomsträttigheter**

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

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

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/18/EG

av den 23 april 2009

om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

sådana olyckor som resulterar i förlust av människoliv och fartyg samt förorening av den marina miljön.

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

- (3) I sin resolution av den 21 april 2004 om ökad sjösäkerhet ⁽⁴⁾ uppmanar Europaparlamentet med kraft kommissionen att lägga fram ett förslag till direktiv om utredning av fartygsolyckor.

med beaktande av kommissionens förslag,

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

- (4) Enligt artikel 2 i Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (nedan kallad *Unclos*) har kuststaterna rätt att utreda orsakerna till alla sjöolyckor som inträffar i deras territorialhav och som kan komma att utgöra fara för liv eller miljön, beröra kuststatens räddningstjänst eller på annat sätt påverka kuststaten.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 3 februari 2009, och

- (5) Enligt artikel 94 i *Unclos* ska flaggstaterna låta en eller flera sakkunniga personer utreda vissa sjöolyckor eller navigeringsincidenter på det fria havet.

av följande skäl:

- (1) En hög allmän säkerhetsnivå bör upprätthållas inom sjötransporten i Europa och alla ansträngningar bör göras för att minska antalet sjöolyckor och tillbud till sjöss.

- (6) I regel I/21 i internationella konventionen av den 1 november 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss (nedan kallad *Solas 74*), i internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och i internationella konventionen av den 2 november 1973 rörande förhindrande av havsföroreningar från fartyg fastställs att flaggstaterna ansvarar för att olyckor utreds och att relevanta resultat överlämnas till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

- (2) En snabb teknisk utredning av sjöolyckor ökar sjösäkerheten genom att bidra till att förhindra en upprepning av

- (7) I koden för genomförandet av bindande IMO-instrument, som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.996(25) av den 29 november 2007 påminns det om att flaggstaterna är skyldiga att se till att sjösäkerhetsutredningar genomförs av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss. Enligt den koden ska flaggstaterna dessutom kunna tillhandahålla sakkunniga utredare för detta ändamål, oberoende av platsen för olyckan eller tillbudet.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 30.3.2008, s. 546), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 23). Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

- (8) Det bör tas hänsyn till den kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20) av den 27 december 1997 (nedan kallad *IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss*) och som föreskriver att en gemensam metod ska användas vid säkerhetsutredningar av sjöolyckor och tillbud till sjöss och att staterna ska samarbeta när de kartlägger de faktorer som bidrog till att olyckan eller tillbudet inträffade. Beaktas bör också IMO-församlingens resolution A.861(20) av den 27 november 1997 och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78) av den 17 maj 2004, som innehåller en definition av färdskrivare (VDR).
- (9) Sjöfolk har erkänts utgöra en särskild kategori arbetstare och de behöver särskilt skydd mot bakgrund av sjötransportsektorns globala natur och de olika jurisdiktioner som de kan komma i kontakt med, särskilt när det gäller kontakter med offentliga myndigheter. För att öka sjösäkerheten bör sjöfolk kunna räkna med rättvis behandling vid sjöolyckor. Deras mänskliga rättigheter och deras värdighet bör vid varje tidpunkt upprätthållas och alla säkerhetsutredningar bör utföras rättvist och skyndsamt. Vidare bör medlemsstaterna i detta syfte beakta, i enlighet med nationell lagstiftning, tillämpliga bestämmelser i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor.
- (10) Medlemsstaterna bör, inom ramen för sina rättssystem, skydda vittnesutlåtanden efter en olycka och hindra att de används för andra syften än säkerhetsutredningar, i syfte att undvika diskriminerande åtgärder eller vedergällningsåtgärder mot vittnen på grund av deras deltagande i utredningarna.
- (11) Enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik⁽¹⁾ ska medlemsstaterna, inom ramen för sina rättssystem, definiera en rättsstatus som gör det möjligt för dem och varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller, där så föreskrivs i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, leda varje utredning av olyckor eller tillbud till sjöss där ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat.
- (12) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen⁽²⁾ ska medlemsstaterna följa bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss och se till att resultaten av utredningen offentliggörs så snart som möjligt efter det att den har avslutats.
- (13) Det är av största vikt att en säkerhetsutredning av olyckor och tillbud med inblandning av havsgående fartyg, eller av andra fartyg i hamnar eller i andra begränsade havsområden, genomförs på ett opartiskt sätt för att omständigheterna kring och orsakerna till sådana olyckor eller tillbud effektivt ska kunna fastställas. Sådana utredningar bör därför genomföras av sakkunniga utredare under överinseende av ett oberoende organ eller institut med nödvändiga befogenheter så att eventuella intressekonflikter undviks.
- (14) Medlemsstaterna bör, i enlighet med sin lagstiftning beträffande befogenheterna för de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, och i samarbete med dessa myndigheter, när så är lämpligt, se till att de som ansvarar för den tekniska undersökningen kan genomföra sina uppgifter under bästa möjliga förutsättningar.
- (15) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽³⁾.
- (16) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras rättssystem gör det möjligt för dem och för varje annan medlemsstat med väsentligt intresse att delta i, samarbeta i eller leda utredningar av sjöolyckor på grundval av bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss.
- (17) I princip bör varje sjöolycka eller tillbud till sjöss endast omfattas av en utredning genomförd av en medlemsstat eller en medlemsstat som leder utredningen med deltagande av eventuella andra stater med väsentligt intresse. I vederbörligen motiverade undantagsfall där två eller fler medlemsstater är inblandade när det gäller det berörda fartygets flagg, platsen där skadan skett eller offrens nationalitet skulle parallella utredningar kunna utföras.
- (18) En medlemsstat får anförtro uppgiften att leda en säkerhetsutredning av en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss (nedan kallad *säkerhetsutredning*), eller särskilda uppgifter som rör denna utredning, åt en annan medlemsstat om man gemensamt enats om detta.

(¹) EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

(²) EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

(³) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (19) Medlemsstaterna bör göra sitt yttersta för att inte utkräva betalning för det bistånd som begärts inom ramen för säkerhetsundersökningar där två eller flera medlemsstater är inblandade. Om bistånd begärs av en medlemsstat som inte är inblandad i säkerhetsutredningen bör medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.
- (20) För att underlätta utredningar måste, enligt regel V/20 i Solas 74, passagerarfartyg och andra fartyg än passagerarfartyg med bruttodräktighet av 3 000 eller mer, byggda den 1 juli 2002 och senare, vara utrustade med en färdskrivare. Eftersom sådan utrustning är ett viktigt led i en strategi som syftar till att förhindra olyckor till sjöss, bör det vara obligatoriskt att färdskrivare finns ombord på sådana fartyg i inrikes och internationell trafik som anlöper hamnar i gemenskapen.
- (21) De uppgifter som tillhandahålls av ett färdskrivarsystem, och av annan elektronisk utrustning, kan användas både i efterhand, för att utreda orsakerna till en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, och i förebyggande syfte, för att dra lärdom av de omständigheter som kan leda till sådana händelser. Medlemsstaterna bör se till att de uppgifter som finns tillgängliga verkligen används i båda dessa syften.
- (22) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002⁽¹⁾ ska Europeiska sjösäkerhetsbyrån (medan kallad *byrån*) i samarbete med medlemsstaterna utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av gemenskapslagstiftningen. När det gäller utredning av olyckor har sjösäkerhetsbyrån den specifika uppgiften att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen vid utarbetandet, med vederbörligt beaktande av medlemsstaternas olika rättssystem, av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor i enlighet med internationellt överenskomna principer.
- (23) I enlighet med förordning (EG) nr 1406/2002 ska byrån underlätta samarbetet när stöd ges av medlemsstaterna vid utredningar och vid analys av befintliga olycksrapporter.
- (24) Eventuella relevanta lärdomar från säkerhetsutredningar bör beaktas vid utvecklingen eller ändringen av gemensamma utredningsmetoder för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss.
- (25) Medlemsstaterna och gemenskapen bör vederbörligen beakta de säkerhetsrekommendationer som lämnas till följd av en säkerhetsutredning.
- (26) Eftersom den tekniska säkerhetsutredningens syfte är att förebygga olyckor och tillbud till sjöss, bör de sammanfattande bedömningarna och säkerhetsrekommendationerna under inga omständigheter avgöra ansvars- eller skuldfrågan.
- (27) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra sjösäkerheten i gemenskapen och på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (28) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (29) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra detta direktiv i syfte att införliva senare antagna ändringar av internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner och anta eller anpassa en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (30) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽³⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Syftet med detta direktiv är att förbättra sjösäkerheten och att förhindra förorening från fartyg, samt att på så sätt minska risken för framtida sjöolyckor genom att

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

a) underlätta ett snabbt genomförande av säkerhetsutredningar och en ordentlig analys av sjöolyckor och tillbud till sjöss i syfte att fastställa deras orsaker, och

b) säkerställa tillförlitlig rapportering om säkerhetsutredningar vid lämplig tidpunkt samt förslag till korrigerande åtgärder.

2. Utredningar enligt detta direktiv ska inte avgöra ansvars- eller skuldfrågan. Medlemsstaterna ska emellertid se till att utredningsorganet inte avstår från att lämna en fullständig rapport om orsakerna till sjöolyckan eller tillbudet av den anledningen att man utifrån resultaten kan dra slutsatser om ansvars- eller skuldfrågan.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på sådana sjöolyckor och tillbud till sjöss som

a) berör fartyg som för en medlemsstats flagg,

b) inträffar inom medlemsstaternas territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclos, eller

c) är av annat väsentligt intresse för medlemsstaterna.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på sådana olyckor och tillbud till sjöss som bara berör

a) örlogsfartyg, trupptransportfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en medlemsstat och som uteslutande utnyttjas för statliga och icke-kommersiella ändamål,

b) fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion samt nöjes- och fritidsbåtar som inte används i handelssyfte, om de inte har eller kommer att ha en besättning och medför fler än tolv passagerare i kommersiellt syfte,

c) fartyg som är avsedda för och trafikerar inre vattenvägar,

d) fiskefartyg, vars längd underskrider 15 meter,

e) fasta oljeborrplattformar till sjöss.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjössden kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som utgör

en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20) av den 27 november 1997 (i uppdaterad version).

2. Följande begrepp ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss:

a) *sjöolycka*,

b) *mycket allvarlig olycka*,

c) *tillbud till sjöss*,

d) *säkerhetsutredning av sjöolycka eller tillbud till sjöss*,

e) *stat med ansvar för utredningen*,

f) *stat med väsentligt intresse*.

3. *allvarlig olycka*: olyckor i enlighet med den uppdaterade definitionen i cirkulär MSC-MEPC.3/Circ.3 från IMO:s sjösäkerhetskommitté och kommittén för skydd av den marina miljön av den 18 december 2008.

4. *IMOs riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor*: de riktlinjer som utgör en bilaga till IMO:s juridiska kommittés resolution LEG.3(91) av den 27 april 2006, som godkändes av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.

5. *ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartygfartyg*: i enlighet med definitionerna i artikel 2 i direktiv 1999/35/EG.

6. *färdskrivare* (nedan kallad VDR): utrustning i enlighet med definitionen i IMO-församlingens resolution A.861(20) och IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.163(78).

7. *säkerhetsrekommendation*: med säkerhetsrekommendation, inbegripet förslag om registrering och kontroll, avses

a) ett förslag som utredningsorganet i den stat som genomför eller ansvarar för en säkerhetsutredning lämnar på grundval av information som erhållits genom utredningen, eller i lämpliga fall,

b) ett förslag som kommissionen lämnar på grundval av en abstrakt dataanalys och resultaten av utförda säkerhetsutredningar.

Artikel 4

Säkerhetsutredningens status

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med sina rättssystem fastställa rättslig status för säkerhetsutredningen på ett sådant sätt att dessa utredningar kan genomföras så effektivt och snabbt som möjligt.

Medlemsstaterna ska i enlighet med sin lagstiftning, och, vid behov, i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen se till att säkerhetsutredningarna

- a) är oberoende av straffrättsliga eller andra parallella utredningar som genomförs för att avgöra ansvar eller skuld, och
- b) inte förhindras i onödan, avbryts eller försenas på grund av sådana utredningar.

2. Medlemsstaternas regler ska, i enlighet med den permanenta samarbetsstruktur som avses i artikel 10, inbegripa bestämmelser som gör det möjligt att

- a) samarbeta i och ge ömsesidigt bistånd till säkerhetsutredningar som leds av andra medlemsstater, eller att anförtro ledningen av en sådan utredning åt en annan medlemsstat i enlighet med artikel 7, och
- b) samordna deras respektive utredningsorgans verksamhet i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.

Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Varje medlemsstat ska se till att en säkerhetsutredning genomförs av det utredningsorgan som avses i artikel 8 efter mycket allvarliga sjöolyckor

- a) där ett fartyg som för medlemsstatens flagg är inblandat, oavsett olycksplatsen,
- b) som inträffar inom medlemsstatens territorialhav och inre vatten enligt definitionen i Unclous, oberoende av de olycksdrabbade fartygens flagg, eller
- c) som är av väsentligt intresse för medlemsstaten, oavsett olycksplatsen och de olycksdrabbade fartygens flagg.

2. Utredningsorganet ska dessutom vid allvarliga olyckor göra en preliminär bedömning i syfte att avgöra huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras. Om utredningsorganet be-

slutar att inte genomföra en säkerhetsutredning ska skälen för detta beslut noteras och anmälas i enlighet med artikel 17.3.

Vid andra sjöolyckor eller tillbud ska utredningsorganet avgöra huruvida en säkerhetsutredning ska genomföras.

I de beslut som avses i första och andra stycket ska utredningsorganet ta hänsyn till hur allvarlig sjöolyckan eller tillbudet är, vad för slag av fartyg och/eller last som berörs och i vilken mån resultatet av säkerhetsutredningen kan bidra till att förhindra framtida olyckor och tillbud.

3. Omfattningen av och de praktiska arrangemangen för säkerhetsutredningens genomförande ska fastställas av utredningsorganet i staten med ansvar för utredningen i samarbete med motsvarande organ i övriga stater med väsentligt intresse, och på det sätt som det anser vara lämpligast för att direktivets syften ska kunna uppnås och i syfte att förebygga framtida olyckor och tillbud.

4. När utredningsorganet utför säkerhetsutredningar ska det följa den gemensamma metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss som har tagits fram i enlighet med artikel 2 e i förordning (EG) nr 1406/2002. Utredarna får avvika från denna metod i specifika fall, när detta enligt deras yrkesmässiga bedömning i nödvändig omfattning kan motiveras, och om det är nödvändigt för att nå utredningssyftet. Kommissionen ska anta eller ändra denna metod inom ramen för detta direktiv med beaktande av eventuella relevanta erfarenheter från säkerhetsutredningar.

Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3.

5. En säkerhetsutredning ska inledas så snart det är praktiskt möjligt efter det att sjöolyckan eller tillbudet till sjöss har inträffat och under alla omständigheter senast två månader efter att sjöolyckan eller tillbudet inträffat.

Artikel 6

Underrättelseskyldighet

Varje medlemsstat ska inom ramen för sitt rättssystem ålägga de ansvariga myndigheterna och/eller de berörda parterna att utan dröjsmål underrätta landets utredningsorgan om alla olyckor och tillbud som omfattas av detta direktiv.

Artikel 7

Ledning av och deltagande i säkerhetsutredningar

1. I princip ska varje sjöolycka eller tillbud till sjöss vara föremål för endast en utredning som utförs av en medlemsstat eller en medlemsstat som har ansvar för utredningen med deltagande av andra medlemsstater som har ett väsentligt intresse i olyckan eller tillbudet.

Vid säkerhetsutredningar där två eller fler medlemsstater är inblandade, ska de berörda medlemsstaterna därför samarbeta för att snabbt enas om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen. De ska göra sitt yttersta för att enas om utredningsförfarandena. Inom ramen för denna överenskommelse ska andra stater med väsentligt intresse ha samma rättigheter och tillgång till vittnen och bevis som den medlemsstat som leder säkerhetsutredningen. De ska också ha rätt att få sin ståndpunkt beaktad av den medlemsstat som ansvarar för utredningen.

Parallella säkerhetsutredningar av samma sjöolycka eller tillbud till sjöss ska vara strikt begränsade till undantagsfall. Medlemsstaterna ska i sådana fall meddela kommissionen skälen för att utföra sådana parallella utredningar. Medlemsstater som genomför parallella säkerhetsutredningar ska samarbeta med varandra. De berörda utredningsorganen ska framför allt utbyta eventuella relevanta uppgifter som har samlats in under deras respektive utredningar, särskilt i syfte att så fort som möjligt komma fram till gemensamma slutsatser.

Medlemsstaterna ska avstå från varje åtgärd som i onödan skulle kunna hindra, avbryta eller försena genomförandet av en säkerhetsutredning som omfattas av detta direktiv.

2. Utan hinder av punkt 1 ska varje medlemsstat fortsätta att ansvara för säkerhetsutredningen och samordningen med andra medlemsstater med väsentligt intresse till dess att man gemensamt enats om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen.

3. En medlemsstat får, utan att det påverkar dess skyldigheter enligt detta direktiv och internationell rätt, från fall till fall, efter ömsesidig överenskommelse anförtro ledningen av en säkerhetsutredning åt en annan medlemsstat, eller särskilda uppgifter som rör genomförandet av en sådan utredning.

4. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg är inblandat i en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss, ska säkerhetsutredningen inledas av den medlemsstat på vars territorialhav eller inre vatten enligt definitionen i Unclos olyckan eller tillbudet sker eller, om olyckan eller tillbudet sker på annat vatten, av den medlemsstat som fartyget besökte senast. Denna stat ska vara ansvarig för säkerhetsutredningen och samordningen med övriga medlemsstater med väsentligt intresse till dess att man gemensamt enats om vilken stat som ska ha ansvar för utredningen.

Artikel 8

Utredningsorgan

1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsutredningar genomförs under ett opartiskt och permanent utredningsorgans ansvar som förfogar över nödvändiga befogenheter med hjälp av sakkunniga utredare med kompetens i frågor som rör sjöolyckor och tillbud till sjöss.

För att kunna genomföra en säkerhetsutredning på ett opartiskt sätt ska utredningsorganet i fråga om sin organisation, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av varje part vars intressen skulle kunna stå i konflikt med den uppgift som det anförtrotts.

Inlandsstater som inte har fartyg som för deras flagg ska bestämma en oberoende kontaktpunkt som ska samarbeta i utredningen enligt artikel 5.1 c.

2. Utredningsorganet ska se till att de enskilda utredarna har praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet på de ämnesområden som ingår i deras normala utredningsuppgifter. Utredningsorganet ska dessutom sörja för att lämplig expertis är lätt tillgänglig vid behov.

3. Utredningsorganet får även anförtros insamling och analys av data om sjösäkerhet, särskilt i förebyggande syften, om dessa aktiviteter inte påverkar organets oberoende ställning eller medför något ansvar i reglerings-, förvaltnings- eller standardiseringsfrågor.

4. Medlemsstaterna ska inom ramen för sina respektive nationella rättssystem, se till att utredarna i det egna utredningsorganet, eller det utredningsorgan åt vilket säkerhetsutredningen har anförtrotts, i tillämpliga fall i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga undersökningen, erhåller eventuell relevant information för att kunna utföra säkerhetsutredningen och därför ha rätt att

- a) få fri tillgång till alla relevanta områden eller olycksplatser och alla fartyg, vrak eller strukturer, inklusive last, utrustning och vrakdelar,
- b) säkerställa omedelbart upptagande av bevismaterial och kontrollerad sökning efter och bortforsling av vrak, vrakdelar eller andra delar och ämnen för undersökning eller analys,
- c) kräva undersökning eller analys av de föremål som avses i b, och att få fri tillgång till resultaten från sådana undersökningar eller analyser,

- d) få fri tillgång till, kopiera och använda all relevant information och registrerad data, inklusive VDR-data, som rör fartyg, resa, last, besättning eller andra personer, föremål, förhållanden eller omständigheter,
- e) få fri tillgång till resultaten från undersökningen av dödsoffers kroppar eller från prover från dödsoffers kroppar,
- f) begära och få fri tillgång till resultaten från undersökningen av personer som var inblandade i driften av fartyget, och varje annan relevant person, eller från prover som tagits från sådana personer,
- g) höra vittnen utan att personer vars intressen kan anses hindra säkerhetsutredningen är närvarande,
- h) få besiktningssprotokoll och relevant information som innehas av flaggstaten, redare, klassificeringssällskap eller någon annan relevant part som själv eller genom företrädare är etablerad i medlemsstaten,
- i) begära bistånd från respektive stats relevanta myndigheter, inklusive flagg- och hamnstaternas besiktningsspersonal, kustbevakning, sjötrafikinformationstjänst, sjöräddningstjänster, lotsar eller annan hamn- eller sjöfartspersonal.

5. Utredningsorganet ska omgående och när som helst kunna reagera på underrättelser om en olycka och ska kunna få tillräckliga resurser för att kunna bedriva sin verksamhet på ett oberoende sätt. Organets utredare ska ha en status som garanterar deras oberoende ställning på det sätt som krävs.

6. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med utredningar av andra händelser än sjöolyckor på villkor att sådana utredningar inte äventyrar dess oberoende ställning.

Artikel 9

Sekretess

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/46/EG, ska medlemsstaterna, inom ramen för sina rättssystem, se till att följande uppgifter inte offentliggörs för andra ändamål än säkerhetsutredningssyften, om inte behörig myndighet i medlemsstaten i fråga beslutar att ett offentliggörande är av övervägande allmänintresse:

- a) Alla vittnesmål och andra uttalanden, redogörelser och anteckningar som utredningsorganet har inhämtat eller erhållit under säkerhetsutredningens gång.

- b) Uppgifter som avslöjar identiteten på personer som har bidragit till bevisningen inom ramen för säkerhetsutredningen.
- c) Sådan information om personer som är inblandade i sjöolyckan eller tillbudet vilken är av särskilt känslig och privat karaktär, inbegripet information om deras hälsa.

Artikel 10

En permanent samarbetsstruktur

1. Medlemsstaterna ska i nära samarbete med kommissionen upprätta en permanent samarbetsstruktur som ger deras respektive utredningsorgan möjlighet att samarbeta med varandra i den mån det behövs för att direktivets syften ska kunna uppnås.

2. Den permanenta samarbetsstrukturens arbetsordning och de nödvändiga organisationsarrangemangen ska fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.

3. Medlemsstaternas utredningsorgan ska inom ramen för samarbetsstrukturen särskilt enas om vilka samarbetsformer som är bäst för att man ska kunna

- a) göra det möjligt för utredningsorganen att dela på installationer, anläggningar och utrustning för teknisk undersökning av vrak, fartygsutrustning och andra föremål av betydelse för säkerhetsutredningen, inklusive framtagande och utvärdering av uppgifter från färdskrivare och annan elektronisk utrustning,
- b) ge varandra det tekniska bistånd eller tillhandahålla den expertis som krävs för utförandet av specifika uppgifter,
- c) skaffa och utbyta information som är relevant för analysen av data om olyckor och utarbetandet av lämpliga säkerhetsrekommendationer på gemenskapsnivå,
- d) ta fram gemensamma principer för uppföljningen av säkerhetsrekommendationer och för utredningsmetodernas anpassning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen,
- e) vidta lämpliga åtgärder till följd av tidiga varningar enligt artikel 16,
- f) fastställa sekretessregler, med hänsyn till nationella bestämmelser, för utbyte av vittnesmål och databehandling, och andra uppgifter som avses i artikel 9, även i förbindelser med tredjeländer,

- g) i tillämpliga fall ge enskilda utredare relevant utbildning,

- h) främja samarbete på de områden som omfattas av detta direktiv med tredjeländers utredningsorgan och med internationella organ för utredning av sjöolyckor,
- i) förse utredningsorgan som leder säkerhetsutredningar med all relevant information.

Artikel 11

Kostnader

1. Om säkerhetsutredningar inbegriper två eller fler medlemsstater ska de respektive verksamheterna vara kostnadsfria.
2. Om bistånd begärs från en medlemsstat som inte är inblandad i säkerhetsutredningen ska medlemsstaterna enas om återbetalningen av kostnaderna.

Artikel 12

Samarbete med tredjeländer med väsentligt intresse

1. Medlemsstaterna ska i största möjliga utsträckning samarbeta i säkerhetsutredningar med tredjeländer med väsentligt intresse.
2. Tredjeländer med väsentligt intresse ska, efter ömsesidig överenskommelse och när som helst under utredningens gång, tillåtas medverka i en säkerhetsutredning under ansvar av en medlemsstat i enlighet med detta direktiv.
3. En medlemsstats samarbete i en säkerhetsutredning som genomförs av ett tredjeland med väsentligt intresse får inte påverka genomförandet av och uppfyllandet av rapporteringskraven för säkerhetsutredningar enligt detta direktiv. Om ett tredjeland med väsentligt intresse leder en säkerhetsutredning där en eller flera medlemsstater är inblandade kan medlemsstaterna besluta att inte genomföra en parallell säkerhetsutredning under förutsättning att den säkerhetsutredning som leds av tredjelandet genomförs i enlighet med IMO-koden för utredningar av sjöolyckor.

Artikel 13

Bevarande av bevis

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de som berörs av sjöolyckor och tillbud till sjöss som omfattas av detta direktiv gör sitt yttersta för att

- a) spara alla uppgifter från sjökort, loggböcker, elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivare och annan elektronisk utrustning, för tiden före, under och efter olyckan,
- b) förhindra att uppgifterna skrivs över eller ändras på annat sätt,

- c) hindra att annan utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för säkerhetsutredningen av olyckan manipuleras,
- d) skyndsamt ta upp och bevara alla bevis som behövs för en säkerhetsutredning.

Artikel 14

Olycksrapporter

1. Säkerhetsutredningar som genomförs enligt detta direktiv ska offentliggöras i form av en rapport enligt en mall som fastställs av behörigt utredningsorgan och enligt relevanta avsnitt i bilaga I.

Utredningsorganen får besluta att en säkerhetsutredning som inte avser en mycket allvarlig eller i tillämpliga fall en allvarlig sjöolycka och vars resultat inte kan bidra till att förhindra framtida olyckor och tillbud ska utmynnas i en förenklad rapport som ska offentliggöras.

2. Utredningsorganen ska göra sitt yttersta för att göra rapporten enligt punkt 1, inbegripet dess slutsatser och eventuella rekommendationer, tillgänglig för allmänheten och särskilt den marina sektorn inom tolv månader från dagen för olyckan. Om slutrapporten inte kan bli klar inom denna tid ska en delrapport offentliggöras inom tolv månader från dagen för olyckan.

3. Utredningsorganet i medlemsstaten med ansvar för utredningen ska skicka ett exemplar av slutrapporten, den förenklade rapporten eller delrapporten till kommissionen. Utredningsorganet ska ta hänsyn till de tekniska synpunkter från kommissionen på slutrapporterna som inte påverkar slutsatsernas substans, för att förbättra rapporternas kvalitet på det sätt som är lämpligast för att direktivets syfte ska kunna uppnås.

Artikel 15

Säkerhetsrekommendationer

1. Medlemsstaterna ska se till att adressaterna vederbörligen beaktar utredningsorganens säkerhetsrekommendationer och, i lämpliga fall, att rekommendationerna följs upp på lämpligt sätt i enlighet med gemenskapslagstiftningen och internationell rätt.

2. I lämpliga fall ska ett utredningsorgan eller kommissionen utarbeta säkerhetsrekommendationer på grundval av en abstrakt dataanalys och de övergripande resultaten av de säkerhetsutredningar som gjorts.

3. En säkerhetsrekommendation får under inga omständigheter avgöra skuld- eller ansvarsfördelning i samband med en olycka.

Artikel 16

Förvarning

Utan att det påverkar dess rätt att lämna en förvarning ska en medlemsstats utredningsorgan när som helst under en säkerhetsutredning, om den anser att det krävs ett snabbt ingripande på gemenskapsnivå för att nya olyckor ska kunna förebyggas, utan dröjsmål underrätta kommissionen om behovet av en förvarning.

Vid behov ska kommissionen sända ett varningsmeddelande till ansvariga myndigheter i alla övriga medlemsstater, sjöfartsindustrin och alla andra berörda parter.

Artikel 17

Europeiska databasen för sjöolycksutredningar

1. Data om sjöolyckor och tillbud till sjöss ska lagras och analyseras med hjälp av en elektronisk databas på europeisk nivå som ska läggas upp av kommissionen, kallad Europeiska databasen för sjöolycksutredningar (*European Marine Casualty Information Platform, Emcip*).

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka behöriga myndigheter som ska ha tillgång till databasen.

3. Medlemsstaternas utredningsorgan ska anmäla sjöolyckor och tillbud till sjöss till kommissionen med användning av mallen i bilaga II. De ska också ge kommissionen data från säkerhetsutredningar i enlighet med Emcip-systemet.

4. Kommissionen och medlemsstaterna ska utveckla databas-systemet och en metod för uppgiftsrapportering inom lämplig tidsfrist.

Artikel 18

Rättvis behandling av sjöfolk

Medlemsstaterna ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, beakta de relevanta föreskrifterna i IMO:s riktlinjer om rättvis behandling av sjöfolk vid sjöolyckor i vatten under deras jurisdiktion.

Artikel 19

Kommittéförfarande

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

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

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

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

Artikel 20

Ändringsbefogenheter

Kommissionen får med beaktande av detta direktivs tillämpningsområde, uppdatera definitionerna i direktivet samt hänvisningarna till gemenskrätsakter och IMO-instrument för att anpassa dem till gällande gemenskaps- och IMO-bestämmelser.

Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3.

I enlighet med samma förfarande får kommissionen också ändra bilagorna.

Ändringar i IMO-koden för utredningar av sjöolyckor får undantas från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

Artikel 21

Ytterligare åtgärder

Ingenting i detta direktiv ska hindra en medlemsstat från att vidta ytterligare sjösäkerhetsåtgärder som inte omfattas av detta direktiv, förutsatt att åtgärderna i fråga inte strider mot direktivet eller på något sätt hindrar att dess syfte uppnås, eller sätter förverkligandet av dess syfte i fara.

Artikel 22

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler för sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att de verkställs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 23

Rapport om genomförande

Kommissionen ska vart femte år lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv, och vid behov föreslå ytterligare åtgärder som anses vara nödvändiga i ljuset av de rekommendationer som ingår i den rapporten.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

*Artikel 24***Ändringar i befintliga rättsakter**

1. Artikel 12 i direktiv 1999/35/EG ska utgå.
2. Artikel 11 i direktiv 2002/59/EG ska utgå.

*Artikel 25***Införlivande**

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

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

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

*Artikel 26***Ikraftträdande**

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

*Artikel 27***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA I

Innehållet i säkerhetsutredningsrapporten

Förord

Förordet ska ange att säkerhetsutredningen har ett enda syfte, att en säkerhetsrekommendation under inga omständigheter ger upphov till någon presumtion om ansvar eller skuld, och att rapporten varken i fråga om innehåll eller stil har avfattats för att användas i samband med rättsliga åtgärder.

(Rapporten bör varken hänvisa till vittnesmål eller koppla ihop någon som nämns i rapporten med någon som har vittnat under säkerhetsutredningen.)

1. SAMMANFATTNING

Denna del ska innehålla basfakta om sjöolyckan eller tillbudet till sjöss: Vad hände, när, var och hur? Har olyckan lett till dödsfall, personskador, skador på fartyg eller last, skador hos tredje man eller miljöskador?

2. FAKTA

Denna del ska vara uppdelad i ett antal olika avsnitt som ger tillräcklig information som utredningsorganet anser vara fakta, tjäna som underlag för analysen och underlätta förståelsen.

Följande avsnitt ska särskilt innehålla följande uppgifter:

2.1 Fartygets data

Flaggstat/fartygsregister

Identitet

Viktigaste egenskaper

Ägarförhållanden och ledning

Konstruktion

Säkerhetsbesättning

Godkänd last

2.2 Uppgifter om resan

Anlöpshamnar

Typ av resa

Lastuppgifter

Bemannning

2.3 Uppgifter om sjöolyckan/tillbudet

Typ av sjöolycka/tillbud

Datum och klockslag

Position och plats för sjöolyckan/tillbudet

Yttre omständigheter och omständigheter ombord

Fartygets verksamhet och resetapp

Plats ombord

Mänskliga faktorer

Konsekvenser (för människor, fartyg, last, miljö, m.m.)

2.4 Inblandning av kustmyndighet, räddningsinsatser

Vem var inblandad?

Vilka hjälpmedel användes?

Hur snabbt var ingripandet?

Vilka åtgärder vidtogs?

Vad uppnåddes?

3. BESKRIVNING

I denna del ska sjöolyckan/tillbudet rekonstrueras genom en kronologisk redogörelse för de händelser som inträffade före, under och efter sjöolyckan/tillbudet, med omnämmande av alla inblandade faktorer (dvs. personer, materiel, förhållanden, utrustning eller externa faktorer). Den tidsperiod som redogörelsen täcker ska vara så lång att den omfattar alla incidenter som direkt bidrog till sjöolyckan/tillbudet. Denna del ska också omfatta alla relevanta detaljer om den säkerhetsutredning som genomförts, däribland resultaten av granskningar och prov.

4. ANALYS

Denna del ska vara uppdelad i avsnitt med en analys av varje incident och med kommentarer till resultaten från alla relevanta granskningar och prov som gjorts inom ramen för säkerhetsutredningen, och kommentarer till alla säkerhetsåtgärder som eventuellt redan har vidtagits för att undvika sjöolyckor.

Avsnitten bör innehålla följande uppgifter:

- Bakgrund till och förhållanden under incidenten.
- Misstag – även i form av en underlåtenhet att handla – begångna av en person, incidenter där farliga material var inblandade, miljökonsekvenser, utrustningsfel och yttre påverkan.
- Bidragande faktorer som kan hänföras till personers funktioner, verksamhet ombord, landbaserade organ eller regelverk.

Analysen och kommentarerna i rapporten ska möjliggöra logiska slutsatser om samtliga bidragande faktorer, även i fråga om bristande skyddsåtgärder avsedda att förhindra incidenter eller undanröja eller begränsa konsekvenserna av en incident.

5. SLUTSATSER

Denna del ska innehålla en sammanställning av de konstaterade olycksfaktorer och skyddsbrister (material, funktioner, märkning eller rutiner) för vilka man bör ta fram säkerhetsåtgärder för att undvika sjöolyckor.

6. SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

Denna del ska i förekommande fall innehålla säkerhetsrekommendationer som kan härledas från analysen och slutsatserna; säkerhetsrekommendationer ska avse specifika aspekter, såsom lagstiftning, konstruktion, rutiner, inspektion, organisation, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, utbildning, reparationer, underhåll, bistånd från landbaserade organ och räddningsinsatser.

Säkerhetsrekommendationerna ska, för att sjöolyckor ska kunna undvikas, rikta sig till dem som bäst kan omsätta dem i praktiken, exempelvis fartygsägare, redare, erkända organisationer, sjöfartsmyndigheter, sjötrafikinformations-tjänster, räddningstjänster, internationella sjöfartsorganisationer och europeiska institutioner.

Hit hör också tillfälliga säkerhetsrekommendationer som eventuellt lämnats, eller eventuella säkerhetsåtgärder som vidtagits under säkerhetsutredningens gång.

7. TILLÄGG

I tillämpliga fall ska rapporten kompletteras med information enligt följande, icke uttömmande förteckning (i pappersformat eller elektroniskt format):

- Foton, rörliga bilder, ljudinspelningar, sjökort, teckningar.
 - Tillämpliga normer.
 - Tekniska termer och förkortningar.
 - Särskilda säkerhetsstudier.
 - Övrig information.
-

BILAGA II

UPPGIFTER SOM SKA LÄMNAS I ANMÄLAN OM SJÖOLYCKOR OCH TILLBUD TILL SJÖSS

(Del av Europeiska databasen för sjöolycksutredningar – Emcip)

Anmärkning: Understruket nummer innebär att uppgifterna ska lämnas för vart och ett av fartygen, om flera fartyg är inblandade i sjöolyckan/tillbudet.

01. Ansvarig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens utredare
03. Medlemsstatens funktion
04. Berörd kuststat
05. Antal stater med väsentligt intresse
06. Stater med väsentligt intresse
07. Anmälände organ
08. Klockslog för anmälan
09. Dag för anmälan
10. Fartygets namn
11. IMO-nummer/särskiljande bokstäver
12. Fartygets flagg
13. Typ av sjöolycka/tillbud
14. Typ av fartyg
15. Dag för sjöolyckan/tillbudet
16. Klockslog för sjöolyckan/tillbudet
17. Position – latitud
18. Position – longitud
19. Plats för sjöolyckan/tillbudet
20. Avgångshamn
21. Destinationshamn
22. Trafiksepareringssystem
23. Reseetapp
24. Fartygets verksamhet
25. Plats ombord
26. Omkomna:
 - Besättning
 - Passagerare
 - Övriga
27. Allvarligt skadade:
 - Besättning
 - Passagerare
 - Övriga

- 28. Föreningar
 - 29. Fartygsskador
 - 30. Lastskador
 - 31. Övriga skador
 - 32. Kort beskrivning av sjöolyckan/tillbudet
 - 33. Kort beskrivning av skälen till varför en säkerhetsutredning inte ska genomföras
-

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/20/EG

av den 23 april 2009

om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾,

av följande skäl:

- (1) Ett av syftena med gemenskapens sjöfartspolitik är att höja kvaliteten på handelssjöfarten, genom att förmå de ekonomiska operatörerna att agera på ett mer ansvarsfullt sätt.
- (2) Avskräckande åtgärder har redan införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser ⁽⁴⁾.
- (3) Den 9 oktober 2008 antog medlemsstaterna ett uttalande där de enhälligt erkände vikten av att alla medlemsstater tillämpar 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
- (4) Skyldigheten att vara försäkrad bör göra det möjligt att ge de drabbade ett bättre skydd. Det bör också bidra till att undermåliga fartyg försvinner och att konkurrensen mellan operatörerna återupprättas. I resolution A 898(21) uppmanade dessutom Internationella sjöfartsor-

ganisationen medlemsstaterna att se till att fartygsägarna har tillräcklig försäkring.

- (5) Om bestämmelserna i detta direktiv inte följs, bör detta rättas till. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (omarbetning) ⁽⁵⁾ föreskrivs redan kvarhållande av fartyg vid avsaknad av sådana certifikat som måste förvaras ombord. Det är emellertid lämpligt att göra det möjligt att utvisa ett fartyg som inte medför något försäkringsbevis. De närmare bestämmelserna om utvisningen bör göra det möjligt att rätta till förhållandena inom en rimlig tidsperiod.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs bestämmelser om vissa aspekter av fartygsägares skyldigheter i fråga om försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ton.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst.

3. Detta direktiv ska inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som förtecknas i bilagan.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 mars 2007 (EUT C 27 E, 31.1.2008, s. 166), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2008 (EUT C 330 E, 30.12.2008, s. 7) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

⁽⁵⁾ Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med:

- a) *fartygsägare eller ägare till fartyg*: den registrerade ägaren till ett havsgående fartyg, eller varje annan person som är ansvarig för driften av fartyget, såsom den som hyrt fartyget utan besättning.
- b) *försäkring*: försäkring med eller utan självrisk, vilket exempelvis innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, och andra effektiva försäkringsformer (inklusive styrkt självförsäkring) och finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor.
- c) *1996 års konvention*: den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll.

Artikel 4

Försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

1. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg.
2. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anländer till en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion. Detta ska inte hindra medlemsstaterna från att i överensstämmelse med internationell rätt kräva att denna skyldighet är uppfylld när sådana fartyg är verksamma inom deras territorialvatten.
3. Den försäkring som avses i punkterna 1 och 2 ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 1996 års konvention. Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt 1996 års konvention.

Artikel 5

Inspektion, efterlevnad, utvisning från hamn och nekat tillträde till hamn

1. Varje medlemsstat ska se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med direktiv 2009/16/EG kontrolleras att ett försäkringsbevis enligt artikel 6 medförs ombord.

2. Om det försäkringsbevis som avses i artikel 6 inte medförs ombord får den behöriga myndigheten, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/16/EG som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl, utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget, vilket ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. När ett sådant utvisningsbeslut har utfärdats, ska alla medlemsstater neka detta skepp tillträde till sina hamnar fram till dess att fartygsägaren visar upp det försäkringsbevis som avses i artikel 6.

Artikel 6

Försäkringsbevis

1. Innehav av den försäkring som avses i artikel 4 ska styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget.
2. De försäkringsbevis som utfärdas av försäkringsgivaren ska innehålla följande uppgifter:
 - a) Fartygets namn, IMO nummer och registreringshamn.
 - b) Fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe.
 - c) Försäkringens art och varaktighet.
 - d) Försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats.
3. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

Artikel 7

Sanktioner

För tillämpningen av artikel 4.1 ska medlemsstaterna fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 8

Rapporter

Kommissionen ska vart tredje år och för första gången före den 1 januari 2015 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv.

*Artikel 9***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 januari 2012. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

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

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

*Artikel 10***Ikraftträdande**

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

*Artikel 11***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA

- 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.
 - 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen).
 - 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).
 - 2007 års internationella Nairobikonvention om borttagning av vrak (vrakborttagningskonventionen).
 - Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.
-

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/21/EG

av den 23 april 2009

om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

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

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

- (4) Vederbörlig hänsyn måste tas till konventionen om arbete till sjöss, som antogs av Internationella arbetsorganisationen (ILO) år 2006, vilken också behandlar flaggstatsförpliktelser.
- (5) Den 9 oktober 2008 antog medlemsstaterna ett uttalande i vilket de enhälligt erkände vikten av att tillämpa de internationella konventionerna med anknytning till flaggstatsförpliktelser för att förbättra sjösäkerheten och för att bidra till att föroreningar från fartyg förhindras.
- (6) Genomförandet av de förfaranden som rekommenderas av IMO i MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 av den 20 december 2004 om överföring av fartyg mellan stater bör stärka bestämmelserna om byte av flagg i IMO-konventionerna och i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet, och de bör i sjösäkerhetens intresse öka öppenheten i förhållandet mellan flaggstater.
- (7) Tillgången till uppgifter om fartyg som för en medlemsstats flagg och fartyg som lämnat en medlemsstats register, bör kunna förbättra öppenheten när det gäller en högkvalitativ flottas prestanda, bidra till bättre kontroll av flaggstaternas förpliktelser och skapa lika villkor för förvaltningarna.
- (8) För att kunna hjälpa medlemsstaterna att ytterligare förbättra sin prestation som flaggstater, bör det genomföras regelbundna revisioner av deras förvaltningar.
- (9) En kvalitetscertifiering av administrativa förfaranden i enlighet med Internationella standardiseringsorganisationens standarder (ISO) eller motsvarande standarder bör dessutom säkerställa lika villkor för förvaltningarna.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

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

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Syftet med detta direktiv är att

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

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

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

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

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

Artikel 4

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

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

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

⁽⁴⁾ Se sidan 11 i detta nummer av EUT.

Artikel 5

Kvarhållande av ett fartyg som för en medlemsstats flagg

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

Artikel 6

Kompletterande åtgärder

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

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

Artikel 7

Flaggstatsrevision

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

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

Artikel 8

Kvalitetsledningssystem och intern bedömning

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

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

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

Artikel 9

Rapporter

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

Rapporten ska innehålla en bedömning av medlemsstaternas prestation som flaggstater.

Artikel 10

Kommittéförfarande

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

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

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

*Artikel 11***Införlivande**

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

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

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

*Artikel 12***Ikraftträdande**

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

*Artikel 13***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

PRENUMERATIONSPRISER 2009 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

| | | |
|--|--|--|
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 1 000 euro per år (*) |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 100 euro per månad (*) |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom | 22 officiella EU-språk | 1 200 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 700 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 70 euro per månad |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 400 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 40 euro per månad |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom | 22 officiella EU-språk | 500 euro per år |
| Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka | flerspråkig: 23 officiella EU-språk | 360 euro per år (= 30 euro per månad) |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov | Antal språk beroende på uttagningsprov | 50 euro per år |

(*) Lösnummerpris: 1–32 sidor: 6 euro
33–64 sidor: 12 euro
Mer än 64 sidor: Priset varierar

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Publikationsbyrån ger ut publikationer för försäljning som kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>