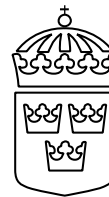


Regeringens proposition

2017/18:166



Reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart

Prop.
2017/18:166

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 8 mars 2018

Stefan Löfven

Tomas Eneroth
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som är nödvändiga för att genomföra EU-direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Direktivet är i huvudsak en redaktionell omarbetning av ett tidigare direktiv. De lagändringar som föreslås är därför i huvudsak redaktionella justeringar i form av ändrade hänvisningar till direktivet och ändrad terminologi. Utöver detta föreslås dock bl.a. att det s.k. unionscertifikatet för inlandssjöfart ska medföras ombord på fartyget i original.

Propositionen innehåller vidare två förslag som inte är relaterade till det nämnda EU-direktivet. Det föreslås för det första att Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg. Detta förslag innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländska organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen. Det föreslås för det andra att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagen för s.k. isnavigatörer.

De lagändringar som avser genomförandet av EU-direktivet föreslås träda i kraft den 7 oktober 2018. Övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.....	10
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Revidering av direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart.....	12
5	Genomförande av det reviderade direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart.....	13
5.1	Termen gemenskapscertifikat byts ut mot termen unionscertifikat.....	13
5.2	Certifikatet ska medföras ombord i original.....	13
5.3	Återlämnande av det ursprungliga certifikatet vid utfärdande av ett nytt certifikat.....	14
5.4	Förtydligande av undantag från krav på certifikat.....	14
5.5	Ikraftträdande	16
6	Överlåtelse av interimistisk sjöfartsskyddscertifiering av fartyg.....	16
7	Undantag från mönstring för isnavigatörer	19
8	Kostnader och andra konsekvenser.....	21
8.1	Genomförande av det reviderade direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart.....	21
8.2	Överlåtelse av utfärdande av interimistiska sjöfartsskyddscertifikat.....	21
8.3	Undantag från mönstring för isnavigatörer	22
9	Författningskommentar	22
9.1	Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	22
9.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	23
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.....	24
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.....	25

Bilaga 2	Lagförslaget i promemorian Genomförande av EU-direktivet 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart	84	Prop. 2017/18:166
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	88	
Bilaga 4	Lagförslaget i promemorian Överlåtelse av utfärdande av interimistiska sjöfartsskyddscertifikat till erkända sjöfartsskyddsorganisationer	89	
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	90	
Bilaga 6	Lagförslaget i promemorian Nya utbildningar för personal på passagerarfartyg och på fartyg som trafikerar polarområden	91	
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanserna	92	
Bilaga 8	Lagrådsremissens lagförslag.....	93	
Bilaga 9	Lagrådets yttrande	99	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 mars 2018		100	

Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
3. lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Häri genom föreskrivs att 2 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för *annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister*.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för

1. annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister, och

2. isnavigatörer.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *skall* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *ska* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2007:94.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 3 kap. 1, 1 a, 1 b och 7 §§, 5 kap. 7 § och 7 kap. 11 och 11 a §§ och rubriken närmast före 3 kap. 1 a § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 21 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §²

Med erkänd organisation avses i denna lag 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.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/22/EU av den 13 maj 2013 om anpassning av vissa direktiv när det gäller transportpolitik med anledning av Republiken Kroatiens anslutning.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, i den ursprungliga lydelsen.

3 kap.

1 §³

Ett svenskt fartyg som har ett skrov med en största längd av minst 15 meter eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om den största längden hos skrovet överstiger 24 meter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.

² Senaste lydelse 2013:986.

³ Senaste lydelse 2017:306.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har ett *gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a §* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Fartyg och flytande utrustning som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

för

Unionscertifikat för inlandssjöfart

för

1 a §⁴

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG* eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

1. passagerarfartyg,
2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 eller flytande utrustning, och

3. andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m³.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Havsgående fartyg som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *unionscertifikat för inlandssjöfart* eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

Certifikatet ska medföras ombord i original.

1 b §⁵

Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något

Svenska fartyg eller svensk flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha

⁴ Senaste lydelse 2013:986.

⁵ Senaste lydelse 2013:986.

Prop. 2017/18:166 *gemenskapscertifikat enligt 1 a §.* något sådant certifikat som anges i 1 a § första stycket.

7 §⁶

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fribordscertifikat.

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fribordscertifikat.

5 kap.

7 §⁷

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

21 a §

Om ett unionscertifikat för inlandssjöfart har ersatts av ett nytt ska fartygets ägare eller redare på uppmaning av tillsynsmyndigheten återlämna det ersatta certifikatet till myndigheten.

⁶ Senaste lydelse 2013:986.

⁷ Senaste lydelse 2013:986.

11 §⁸

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *unionscertifikat* för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende 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, i lydelsen enligt kommissionens genomförandedirektiv 2014/111/EU.

11 a §⁹

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *gemenskaps-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *unions-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige, får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

-
1. Denna lag träder i kraft den 7 oktober 2018.
 2. Certifikat som har utfärdats med stöd av äldre bestämmelser gäller till och med de datum som följer av de bestämmelserna eller av beslutet om utfärdande.

⁸ Senaste lydelse 2017:306.

⁹ Senaste lydelse 2013:986.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 21 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 a §¹

Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att

1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, och

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2013:294.

Tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2017 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG i svensk rätt. Direktivet finns som *bilaga 1* till denna proposition. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/06258/RS).

Överlåtelse av interimistisk certifiering av fartyg

Inom Näringsdepartementet utarbetades under våren 2017 en promemoria med förslag till lagreglering om överlåtelse till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra interimistisk certifiering av fartyg. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 4*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/03553/MRT).

Isnavigatör

Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2017 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra internationella bestämmelser om nya utbildningar för personal på bl.a. fartyg som trafikerar polarområden i svensk rätt. Promemorians lagförslag finns som *bilaga 6*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/05885/RS).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 8 februari 2018 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 8*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 9*. Lagrådet lämnade förslagen utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har en redaktionell ändring gjorts i lagtexten.

Revidering av direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG ersätter det nuvarande direktivet från 2006 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Sverige har genomfört 2006 års direktiv huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL, fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förkortad FSF, och Transportstyrelsens föreskrifter (se bl.a. TSFS 2014:96), jfr prop. 2012/13:177. Det nya direktivet ska vara genomfört i medlemsstaterna senast den 7 oktober 2018.

Nästan bara redaktionella uppdateringar

Det nya direktivet innebär i stort sett att tekniska och redaktionella ändringar har gjorts i förhållande till 2006 års direktiv. Till exempel har terminologin anpassats till Lissabonfördraget genom att termen gemenskapscertifikat bytts ut mot termen unionscertifikat. Till följd av Lissabonfördraget har det införts befogenheter för kommissionen att anta delegerade akter och genomförandeakter. I det nya direktivet har vidare vissa bestämmelser flyttats från bilagorna till artiklarna, i de allra flesta fall med oförändrat innehåll i sak. Det har dock gjorts vissa mer substantiella ändringar i direktivet.

Substantiella ändringar

Den största förändringen jämfört med det tidigare direktivet består i att de konkreta tekniska specifikationerna för fartyg som i 2006 års direktiv fanns i en mycket omfattande bilaga, nu har tagits bort, och ersatts av en hänvisning till de standarder som tas fram inom den nya kommitté (CESNI) som har konstituerats inom ramen för Rhenkommissionen (CCNR). CESNI består av samtliga medlemsstater inom EU samt de medlemsstater som är parter till CCNR, dvs. de stater genom vilka floden Rhen rinner. EU-kommissionen kommer därmed i fortsättningen inte att ta fram ändringar av det rent tekniska regelverket i bilagorna, utan i stället genom delegerade akter uppdatera hänvisningen i direktivet till CESNI:s standarder.

En ändring har också gjorts beträffande processen för att ändra klassificeringen av de nationella inre vattenvägarna. Enligt 2006 års direktiv kan en medlemsstat, efter samråd med kommissionen, göra ändringar i klassificeringen av sina vattenvägar i de zoner som är upptagna i bilaga I. Ändringarna ska därefter anmälas till kommissionen. Det finns däremot inte någon möjlighet för kommissionen att därefter ändra bilaga I, utan bilagan måste ändras genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Detta förfarande har förenklats i det nya direktivet så att kommissionen genom delegerade akter kan ändra klassificeringen av en vattenväg, inbegripet lägga till och stryka vattenvägar. Ändringar kan dock göras endast på begäran av den berörda medlemsstaten.

Det nya direktivet innehåller ett fåtal andra justeringar av mer substantiell karaktär, bl.a. följande: Prop. 2017/18:166

- enligt artikel 7 ska fartygets certifikat medföras ombord i original,
- i artikel 12 har det förtydligats att unionscertifikatet får förnyas av alla myndigheter som har anmälts som behöriga, inte bara av den myndighet som har utfärdat certifikatet.

Utöver de förslag som lämnas i denna proposition kommer direktivet att kräva ändringar i såväl förordning som myndighetsföreskrifter.

5 Genomförande av det reviderade direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

5.1 Termen gemenskapscertifikat byts ut mot termen unionscertifikat

Regeringens förslag: Termen gemenskapscertifikat i fartygssäkerhetslagen byts ut mot termen unionscertifikat.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Det nya direktivet använder sig av termen unionscertifikat i stället för gemenskapscertifikat i enlighet med terminologin i Lissabonfördraget. Ändringarna är rent terminologiska. De bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364) som använder termen gemenskapscertifikat bör således ändras så att termen unionscertifikat används i stället.

I 1 kap. 5 § andra stycket fartygssäkerhetslagen anges vad som avses med erkänt klassificeringssällskap. Bestämmelsen hänvisar därvid till det upphävda direktivet. En ändring bör därför göras så att hänvisningen i stället görs till det nya direktivet. Eftersom en ändring av direktivets bestämmelser om erkännande av klassificeringssällskap har en materiell innebörd bör hänvisningen även fortsättningsvis vara statisk.

5.2 Certifikatet ska medföras ombord i original

Regeringens förslag: Unionscertifikatet för inlandssjöfart och Rhencertifikatet ska medföras ombord i original.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7 ska farkoster som trafikerar de inre vattenvägarna medföra vissa certifikat i original. De certifikat som avses är oförändrade jämfört med 2006 års direktiv. Där emot har det införts ett krav i det nya direktivet på att medföra certifikatet i original. Något sådant krav finns inte i den svenska lagstiftningen.

5.3 Återlämnande av det ursprungliga certifikatet vid utfärdande av ett nytt certifikat

Regeringens förslag: Om ett unionscertifikat för inlandssjöfart har ersatts av ett nytt ska fartygets ägare eller redare på uppmaning av tillsynsmyndigheten återlämna det ersatta certifikatet till myndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 12 innehåller bestämmelser om att certifikat kan förnyas. Detta sker i vanliga fall genom att en anteckning görs på det befintliga certifikatet efter avslutad tillsynsförrättning. I vissa fall kan myndigheten välja att i stället utfärda ett nytt certifikat, jfr t.ex. artikel 14 andra stycket. Enligt artikel 2.09.4 i bilaga V till direktivet ska, om ett unionscertifikat ersätts av en ny version i stället för att dess giltighetstid förlängs, det gamla certifikatet skickas tillbaka till den behöriga myndighet som utfärdade det.

Det ursprungliga certifikatet ska enligt förslaget i avsnitt 5.2 medföras i original på fartyget. Redaren eller ägaren måste därför åläggas att återlämna originalcertifikatet till tillsynsmyndigheten, som därefter i sin tur får skicka certifikatet till den myndighet som har utfärdat det. Skyldigheten för redaren och ägaren kräver lagstöd. Lämpligen kan denna skyldighet anges i en ny bestämmelse i fartygssäkerhetslagen. Skyldigheten för tillsynsmyndigheten att därefter skicka in certifikatet till den utfärdande myndigheten kan regleras i förordning.

5.4 Förtydligande av undantag från krav på certifikat

Regeringens förslag: Fartyg som har s.k. Rhencertifikat ska undantas från krav på fartcertifikat och fribordscertifikat.

Undantag från skyldigheten att ha unionscertifikat eller Rhen-certifikat vid fart på inre vattenvägar i Sverige ska gälla svenska fartyg och svensk flytande utrustning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Undantag från krav på fartcertifikat och fribordscertifikat

Vid genomförandet av det nuvarande direktivet föreslog regeringen att fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart inte ska behöva ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller fribordscertifikat, jfr prop. 2012/13:177 s. 31. I lagtexten fick detta förslag något olika

utförning, jfr 3 kap. 1, 2 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen. De olika utförningarna innebär att innehav av ett s.k. Rhencertifikat, som enligt 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen är likställt med ett gemenskaps-certifikat, endast ger undantag från krav på passagerarfartygscertifikat. Däremot krävs enligt 3 kap. 1 och 7 §§ FSL för fartyg med Rhencertifikat såväl fartcertifikat som fribordscertifikat. Några skäl till denna skillnad mellan gemenskapscertifikatet och Rhencertifikatet redovisas inte i propositionen. Något skäl för en sådan skillnad har inte heller framkommit. Bestämmelserna i 3 kap. 1 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen bör därför ändras så att fartyg med Rhencertifikat befrias från krav på fartcertifikat och fribordscertifikat.

Undantag från krav på certifikat för inlandssjöfart

Enligt 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen gäller krav att inneha antingen ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller ett s.k. Rhencertifikat för att få trafikera inre vattenvägar. Enligt 3 kap. 1 b § gäller dock att fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg inte behöver ha något gemenskapscertifikat. De svenska inre vattenvägar som är utpekade i Transportstyrelsens föreskrifter saknar samtliga förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU. Avsikten vid genomförandet av det nuvarande direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart var att fartyg skulle ha en möjlighet att välja att i stället trafikera svenska farvatten med stöd av den nuvarande svenska regleringen i fartygssäkerhetslagen, jfr prop. 2012/13:177 s. 30. I sådant fall gäller för svenska fartyg krav på t.ex. fartcertifikat eller passagerarfartygscertifikat, jfr 3 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetslagen. Utländska fartyg kan dock inte få sådana certifikat. Någon avsikt att utländska inlandssjöfartsfartyg skulle få rätt att trafikera svenska inre vattenvägar utan något certifikat eller annat bevis på nödvändig sjövärdighet torde knappast ha funnits, och bör inte finnas. Det bör därför förtydligas i paragrafen att undantagsmöjligheten endast bör gälla för svenska fartyg och svensk flytande utrustning. Eftersom de svenska fartygen då i stället omfattas av krav på t.ex. fart- och passagerarfartygscertifikat uppfylls kravet i artikel 24.1 i direktivet, dvs. att undantag från krav på t.ex. certifikat för inlandsfartyg endast får medges under förutsättning att en tillräcklig säkerhetsnivå upprätthålls.

Undantag för havsgående fartyg

I 3 kap. 1 a § tredje stycket fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om undantag från krav på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart för havsgående fartyg. Bestämmelsen har kompletterats med verkställighetsföreskrifter i Transportstyrelsens föreskrifter om bl.a. vilka certifikat som ska anses vara giltiga certifikat för havsgående trafik. Bestämmelserna är relativt detaljerade och lämpar sig bättre för en sammanhållen reglering i myndighetsföreskrift. Bestämmelsen i 3 kap. 1 a § tredje stycket fartygssäkerhetslagen bör därför tas bort. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan i stället med stöd av 7 kap. 9 § samma lag meddela föreskrifter om undantag för havsgående fartyg.

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 7 oktober 2018.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 37 i direktivet ska de författningar som genomför direktivet genomföras senast den 7 oktober 2018. Ikraftträdandet bör således sättas till det datumet.

6 Överlåtelse av interimistisk sjöfartsskyddscertifiering av fartyg

Regeringens förslag: Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg.

Lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens, förutom att det i promemorian föreslås att lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2018.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Europaparlamentets och rådets förordning nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EU-förordningen) innehåller bestämmelser om hur fartyg och hamnanläggningar ska skyddas mot allvarliga brottsliga handlingar, t.ex. terrorhandlingar. Till exempel ska varje rederi och hamnanläggning göra en skyddsutredning och ta fram en skyddsplan som ska godkännas. Rederierna och hamnanläggningarna ska för att få interagera med andra fartyg och hamnanläggningar ha ett s.k. sjöfartsskyddscertifikat. Rederier och hamnanläggningar ska utse skyddschefer. EU-förordningen innebär att det internationella regelverk om sjöfartsskydd som antogs inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO som en följd av terrorhandlingarna i USA den 11 september 2001 gjorts till direkt gällande EU-rätt. EU-förordningen kompletteras bl.a. av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

EU-förordningen omfattar kommersiella fartyg och hamnanläggningar. Krigsfartyg och trupptransportfartyg omfattas inte, jfr t.ex. artikel 3.7 i förordningen. Därmed omfattas inte heller samverkan mellan en hamnanläggning och ett sådant militärt fartyg.

Bestämmelser om kontroll och tillsyn över att rederier och hamnanläggningar uppfyller kraven på sjöfartsskydd finns i EU-förordningen. Transportstyrelsen utövar tillsyn över att EU-förordningen följs när det gäller svenska fartyg och hamnanläggningar. EU-förordningen medger

att tillsynen i vissa fall kan överlåtas till erkända sjöfartsskyddsorganisationer, vilket i de flesta fall utgörs av s.k. klassificeringssällskap. Enligt 21 a § lagen om sjöfartsskydd får Transportstyrelsen överlåta till en sådan erkänd sjöfartsskyddsorganisation att granska och godkänna skyddsplaner för fartyg och att utöva viss tillsyn.

Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet är redan möjligt

Möjligheten att överlåta vissa tillsynsuppgifter till erkända sjöfartsskyddsorganisationer finns som ovan beskrivits både i det internationella regelverket och i EU-förordningen. Möjligheten utnyttjades inte när de internationella bestämmelserna genomfördes eller när EU-förordningen trädde i kraft, men infördes 2013 som ett led i regeringens ambition att öka flexibiliteten och valmöjligheten för svenska rederier vid valet av tillsynsorgan, jfr prop. 2012/13:110. De uppgifter som enligt 21 a § lagen om sjöfartsskydd får överlåtas till dessa organisationer är dels granskning och godkännande av skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till EU-förordningen, dels utövandet av tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till EU-förordningen. De tillsynsuppgifter som omfattas utgörs närmare bestämt av kontroller av fartygets sjöfartsskyddssystem och tillhörande utrustning (punkt 19.1) och utfärdande av eller påskrift av certifikatet (punkt 19.2). I punkt 19.3 finns bestämmelser om certifikatets varaktighet och giltighet som blir tillämpliga vid utförandet av uppgifterna i punkt 19.2.

Interimistisk certifiering kan inte överlåtas ...

I punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen finns bestämmelser om interimistisk certifiering som kompletterar certifieringen i punkt 19.2. Dessa tillfälliga certifikat får utfärdas till huvudsakligen nybyggda fartyg, fartyg som flaggas in eller fartyg som varit ur drift en längre period, och endast fram till dess att det permanenta certifikat som avses i punkt 19.2 utfärdats. Skillnaden mellan ett interimistiskt och ett permanent certifikat består i att ett interimistiskt certifikat inte förutsätter att fartygets skyddsplan är godkänd. Det räcker med att kontrollera att skyddsplanen är upprättad och har skickats in till myndigheten eller den erkända sjöfartsskyddsorganisationen för godkännande.

Någon möjlighet att överlåta den interimistiska certifieringen till erkända sjöfartsskyddsorganisationer, något som både det internationella regelverket som EU-förordningen alltså möjliggör, finns dock inte enligt 21 a § lagen om sjöfartsskydd. Av förarbetena till den lagändring varigenom överlåtelsemöjligheten infördes framgår inte att det var någon uttrycklig avsikt att undanta interimistisk certifiering från möjligheten att överlåta till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. Tvärtom synes avsikten snarare ha varit att även denna certifiering skulle kunna överlåtas (jfr prop. 2012/13:110 s. 17 och 32). Inte heller i Transportstyrelsens rapport som låg till underlag för regeringens förslag framgår att interimistisk certifiering skulle vara undantagen från möjligheten att överlåta till erkända sjöfartsskyddsorganisationer.

Möjligheten att överlåta uppgifter till erkända organisationer, såväl när det gäller uppgifter som rör fartygs säkerhet som när det gäller uppgifter inom sjöfartsskyddet är tillåten och mycket vedertagen globalt. Den är också sedan några år tillbaka även utnyttjad i stor omfattning i Sverige för att förenkla och skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för rederier, utan att miljö-, säkerhets- eller sjöfartsskyddskraven sänks eller att åtagandena som flagg-, hamn- eller kuststat påverkas negativt, jfr prop. 2012/13:110 s. 19. Det har inte framkommit att detta skulle ha medfört några negativa konsekvenser i form av t.ex. ökade säkerhetsrisker eller bristfällig tillsyn. Möjligheten för rederier och hamnanläggningar att kunna använda sig av erkända sjöfartsskyddorganisationer för kontroller av sjöfartsskyddet är positiv och förenklar det dagliga arbetet. Någon anledning till att interimistiska certifieringar inte ska kunna överlåtas har inte framkommit. Det bör således införas en möjlighet för Transportstyrelsen att överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra även interimistisk certifiering av fartyg enligt bestämmelserna i punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen. Bestämmelsen i 21 a § lagen om sjöfartsskydd bör därför hänvisa till även punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen.

Den nuvarande hänvisningen i 21 a § lagen om sjöfartsskydd till EU-förordningen är dynamisk. Hänvisningen bör vara dynamisk även i fortsättningen eftersom en eventuell ändring i förordningen kan antas träda i kraft och ska tillämpas inom en sådan tid att det inte finns förutsättningar att ändra bestämmelsen i lagen innan EU-förordningen ska börja tillämpas.

Grundlagsstöd krävs för överlämnande av förvaltningsuppgifter

Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlämnas till en privat aktör. Av 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen, förkortad RF, följer att ett överlämnande av en sådan förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till en juridisk person eller en enskild individ måste ha stöd i lag.

De erkända sjöfartsskyddsorganisationer som har en möjlighet att utöva tillsyn enligt nuvarande regler utgörs av såväl svenska som utländska aktörer. Den som redan utnyttjar en erkänd sjöfartsskyddsorganisation för tillsyn kan således ha ett intresse av att använda samma organisation även för utfärdandet av interimistiska sjöfartsskyddscertifikat. Det bör därför vara möjligt att överlämna den här föreslagna uppgiften även till utländska organ. Av 10 kap. 8 § RF framgår att förvaltningsuppgift som inte direkt grundar sig på RF kan överlåtas till bl.a. en utländsk inrättning genom beslut av riksdagen. Enligt nämnda bestämmelse får riksdagen i lag bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse. Eftersom uppgiften innefattar myndighetsutövning krävs enligt 10 kap. 8 § andra stycket RF att riksdagen fattar beslut i den ordning som anges i 10 kap. 6 § andra stycket RF.

I promemorian föreslås att lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2018. Beredningen inom Regeringskansliet har inneburit att denna tid har passerats. Lagändringen bör därför i stället träda i kraft den 1 juli 2018.

7 Undantag från mönstring för isnavigatörer

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för isnavigatörer. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om vad som ska gälla för sådan personal som undantas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Vad är mönstring?

Mönstringslagen (1983:929) innehåller bestämmelser om vilka generella krav som sjömän ska uppfylla för att få tillträda en befattning ombord på fartyg. Sjömännerna ska bl.a. ha giltig sjöfartsbok, inte på grund av sitt hälsotillstånd vara olämplig för befattningen eller sjömansyrket, ha föreskriven behörighet för befattningen, uppfylla de villkor i övrigt för att inneha befattning ombord som kan ha föreskrivits i andra författningar och med läkarintyg visa att det inte finns några hinder mot tjänstgöringen på grund av sjömannens hälsotillstånd. Kraven i mönstringslagen kompletteras av mer preciserade krav i andra författningar. Mönstringslagen innehåller dock även konkreta bestämmelser om sjöfartsboken och om den läkarundersökning som ska ligga till grund för läkarintyget.

Enligt mönstringslagen ska redaren och befälhavaren i samband med att en sjöman tillträder en befattning ombord förvissa sig om att sjömännerna uppfyller kraven. Lagen innehåller också bestämmelser om rapportering av tjänstgöringen till sjömansregistret. Mönstringsförfarandet är således en administrativ uppgift som framför allt redaren behöver utföra för varje person som tjänstgör på redarens fartyg.

Mönstringslagen omfattar som utgångspunkt alla sjömän som ska tjänstgöra i någon befattning ombord, oavsett typen av tjänst och hur länge tjänsten pågår.

Nya krav vid tjänstgöring i polarområden

Enligt Polarkoden (International Code for Ships Operating in Polar Waters) ska befälen vid tjänstgöring i polarområden i vissa fall fr.o.m. den 1 juli 2018 ha certifikat för avancerad polartjänstgöring. Kraven som ska uppfyllas för att få ett sådant certifikat specificeras i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, förkortad STCW-konventionen. Regeringen har genom

Prop. 2017/18:166 beslut den 18 januari 2018 genomfört de nya kraven för tjänstgöring i polarområden dels i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), dels i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, jfr SFS 2018:18 och 2018:19. Det finns enligt Polarkoden en möjlighet att använda en utomstående person för det fall den ordinarie besättningen saknar ett sådant certifikat. I 2 kap. 9 § fartygssäkerhetsförordningen definieras denna utomstående person som isnavigator. Kompetenskraven är desamma oavsett om det är ett ordinarie befäl eller en utomstående person som rederiet utnyttjar. Om ett rederi väljer att använda sig av en utomstående person, dvs. en isnavigator, som alltså inte ingår i den ordinarie besättningen, kommer denne typiskt sett inte att behövas ombord under ett fartygs hela resa, utan just vid passering av hela eller delar av polarområdet, beroende på vilken behörighet som den övriga besättningen har samt områdets iskoncentration. Även om en isnavigator används har vakthavande befäl kvar ansvaret för framförandet av fartyget. En isnavigator är således närmast att betrakta som en särskild typ av lots.

Olämpligt att tillämpa mönstringslagen på utländska isnavigatorer

Det är för närvarande ett begränsat antal svenska befäl som tjänstgör på fartyg som trafikerar polarområden. Det kan därför antas att det än så länge är relativt få svenska sjömän som kan få ett certifikat för avancerad polartjänstgöring. Det kan således inte uteslutas att rederier som avser att trafikera polarområden med svenska fartyg behöver anlita utländska isnavigatorer. Mönstringslagen är tillämplig på samtliga personer som tjänstgör på svenska fartyg. Eftersom mönstringslagen i vissa fall ställer krav som inte finns i andra länder kan det dock vara svårt eller åtminstone olämpligt att tillämpa mönstringslagen på dessa utländska isnavigatorer. De grundläggande sjösäkerhetskrav som får anses nödvändiga för tjänstgöring på svenska fartyg uppfylls normalt även av utländska sjömän, även om det administrativa förfarandet i mönstringslagen inte tillämpas. Till exempel måste en isnavigator vara certifierad enligt kraven i STCW-konventionen och uppfyller därmed de sjösäkerhetskrav som anses nödvändiga. De flesta länder har också krav på medicinsk lämplighet, sjöfartsbok eller motsvarande.

Isnavigatorer bör därför undantas från tillämpningen av mönstringslagen. Någon möjlighet enligt mönstringslagen för regeringen eller en myndighet att meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens bestämmelser för det här aktuella ändamålet finns dock inte. De undantagsmöjligheter som finns i 2 § mönstringslagen är inte tillämpliga på isnavigatorer. Det bör därför införas en möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för isnavigatorer samt att meddela föreskrifter om vad som ska gälla för denna personal om den undantas. Eftersom begreppet isnavigator inte definieras i lagen kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter förtydliga vad som avses. Utgångspunkten bör då vara att begreppet bör vara detsamma som i fartygssäkerhetsförordningen.

8 Kostnader och andra konsekvenser

Inga av förslagen i denna proposition har någon påverkan på statens budget, jämställdheten, den kommunala självstyrelsen eller miljön.

8.1 Genomförande av det reviderade direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

I den mån förslagen i avsnitt 5 utgör materiella ändringar påverkar dessa i princip enbart Transportstyrelsen som kan behöva ändra dels sina föreskrifter, dels vissa arbetsrutiner etc. Ändringarna är dock av sådan marginell karaktär att det knappast torde uppkomma några ökade arbetsuppgifter, bl.a. mot bakgrund av att det för närvarande inte finns några certifierade svenska inlandsfartyg eller några utländska inlandsfartyg i trafik i Sverige. I vilket fall som helst kan de eventuellt ökade arbetsuppgifterna täckas av befintliga anslag inom utgiftsområdet.

Ett par av ändringarna innebär ändrade krav när det gäller hanteringen av fartygets certifikat och påverkar således rederierna. Ändringarna är dock mycket marginella och bör inte föranleda några ökade kostnader för redarna.

8.2 Överlåtelse av utfärdande av interimistiska sjöfartsskyddscertifikat

Transportstyrelsen har med stöd av nuvarande bestämmelser överlåtit till fem erkända sjöfartsskyddsorganisationer att utföra uppgifter inom ramen för sjöfartsskyddet, bl.a. att utfärda sjöfartsskyddscertifikat. Den nu föreslagna möjligheten att även kunna överlåta interimistisk certifiering till dessa organisationer bedöms få mycket små konsekvenser. Det finns i dag ca 90 svenska fartyg som har sjöfartsskyddscertifikat. Interimistiska sjöfartsskyddscertifikat får utfärdas endast i vissa angivna situationer. Även om det är svårt att bedöma i vilken omfattning interimistiska certifikat kan behöva utfärdas, är en rimlig uppskattning att det inte bör röra sig om mer än som allra mest fem–tio stycken sådana certifikat per år. I likhet med vad som gäller för övriga uppgifter som utförs av organisationerna är detta en tjänst som utförs mot betalning, ofta genom en fast årsavgift som täcker samtliga tjänster som organisationen tillhandahåller. Någon ökad kostnad för rederierna bör därför i normalfallet inte uppstå. För rederierna innebär förslaget dock en ökad flexibilitet eftersom de har möjlighet att utnyttja den erkända organisation som de redan utnyttjar även för interimistiska

Prop. 2017/18:166 certifikat för det fall ett sådant behov skulle uppstå. De behöver då inte anlita Transportstyrelsen vilket skulle medföra en ökad kostnad för rederierna.

För Transportstyrelsen innebär förslaget åtminstone i teorin en minskad efterfrågan på myndighetens tjänster, även om effekten i enlighet med det ovan redovisade bör vara mycket marginell. Under åren sedan regelverket om sjöfartsskydd infördes 2004 har mycket få interimistiska certifikat utfärdats, uppskattningsvis 30–40 stycken.

8.3 Undantag från mönstring för isnavigatorer

Förslaget om att s.k. isnavigatorer ska kunna undantas från mönstringsförfarandet bedöms få relativt marginella konsekvenser. Även om isnavigatoren undantas från mönstringsförfarandet med stöd av det föreslagna bemyndigandet kvarstår skyldigheten att uppfylla övriga sjösäkerhetsbestämmelser om t.ex. utbildning och certifiering. Några negativa effekter för sjösäkerheten eller miljön bör således inte uppkomma, utan isnavigatorens kompetens och erfarenhet kommer snarare att bidra till en ökad sjösäkerhet och höjt miljöskydd. För de rederier som använder sig av isnavigatorer kan effekten av detta förslag bli positiv, eftersom rederierna inte behöver uppfylla de administrativa krav som mönstringsförfarandet innebär.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

2 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om när lagen inte är tillämplig, och om möjligheter att meddela föreskrifter om undantag från lagen. I *andra stycket* regleras möjligheten för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning. Till bestämmelsen har lagts en möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för isnavigatorer. Begreppet isnavigator definieras inte i lagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan dock i verkställighetsföreskrifter förtydliga vad som avses med begreppet. Bestämmelsen har genom tillägget fått en annan redaktionell utformning.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.

9.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Prop. 2017/18:166

1 kap.

5 §

I *andra stycket* har hänvisningen till 2006 års direktiv ändrats till en hänvisning till det nya direktivet. Hänvisningen till direktivet är även efter ändringen statisk. Erkännandet av organisationer görs av kommissionen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

3 kap.

1 §

Fjärde stycket innehåller bestämmelser om undantag från krav på fartcertifikat. Bestämmelsen har ändrats så att inte enbart gemenskapscertifikat för inlandssjöfart, numera benämnt unionscertifikat för inlandssjöfart (jfr t.ex. 3 kap. 1 a §), utan även ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ger rätt till undantag från kravet på fartcertifikat.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.4.

1 a §

I *första stycket* har termen gemenskapscertifikat bytts ut mot termen unionscertifikat. Ändringen är av enbart redaktionell betydelse. Även rubriken till paragrafen har ändrats på motsvarande sätt. I första stycket har också hänvisningen till 2006 års direktiv tagits bort. Någon hänvisning till det nya direktivet har dock inte införts. Begreppet unionscertifikat för inlandssjöfart är tydligt även utan en sådan hänvisning.

Innehållet i det tidigare *tredje stycket* har tagits bort. Föreskrifter om undantag för havsgående fartyg kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 7 kap. 9 § 1. I det tredje stycket har i stället införts en bestämmelse om att certifikatet ska medföras ombord i original. Bestämmelsen genomför artikel 7.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1, 5.2 och 5.4

1 b §

Paragrafen innehåller bestämmelser om undantag från krav på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Paragrafen har ändrats dels på så sätt att undantagsmöjligheten endast gäller för svenska fartyg eller svensk flytande utrustning, dels på så sätt att undantagsmöjligheten gäller även för fartyg eller flytande utrustning som har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.4.

7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om undantag från krav på fribordscertifikat. Bestämmelsen har ändrats med innebörden att inte enbart gemenskapscertifikat för inlandssjöfart, numera benämnt unionscertifikat för inlandssjöfart, utan även ett certifikat utfärdat i

Prop. 2017/18:166 enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ger rätt till undantag från kravet på fribordscertifikat.
Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.4.

5 kap.

7 §

I paragrafen har termen gemenskapscertifikat bytts ut mot termen unionscertifikat. Ändringen är av enbart redaktionell betydelse.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

21 a §

Paragrafen är ny och bidrar till genomförandet av artikel 2.09.4 i bilaga V till direktivet. Redaren och ägaren kan återlämna certifikatet på valfritt sätt till myndigheten.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.3.

7 kap.

11 §

I paragrafen har termen gemenskapscertifikat bytts ut mot termen unionscertifikat. Ändringen är av enbart redaktionell betydelse.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

11 a §

I paragrafen har termen gemenskapscertifikat bytts ut mot termen unionscertifikat. Ändringen är av enbart redaktionell betydelse.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

21 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om erkännande av organisationer för utförande av uppgifter inom sjöfartsskyddet, och om överlåtelse av uppgifter till sådana organisationer. I *andra stycket* anges vilka uppgifter som får överlåtas till dessa organisationer. Bestämmelsen har kompletterats så att även interimistisk certifiering enligt punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen om sjöfartsskydd kan överlåtas till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Hänvisningen till EU-förordningen är dynamisk.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/1629

av den 14 september 2016

om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG ⁽⁴⁾ införs harmoniserade villkor för utfärdande av tekniska certifikat för fartyg i inlandssjöfart på unionens inre vattenvägar.
- (2) De tekniska kraven för fartyg som trafikerar Rhen fastställs av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR).
- (3) De tekniska krav som anges i bilagorna till direktiv 2006/87/EG omfattar de flesta av bestämmelserna om besiktning av fartyg på Rhen, i den version som godkändes av CCNR 2004. Villkoren och de tekniska kraven för utfärdande av certifikat för inlandssjöfart enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen uppdateras regelbundet och anses avspegla den senaste tekniska utvecklingen.
- (4) Med tanke på de olika rättsliga ramverken och tidsramarna för beslutsfattande är det svårt att upprätthålla likvärdigheten mellan de unionscertifikat för inlandssjöfart som utfärdas enligt direktiv 2006/87/EG och de certifikat som utfärdas enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Detta medför en brist på rättslig förutsebarhet som har en potentiellt negativ inverkan på sjöfartssäkerheten.
- (5) För att uppnå en harmonisering på unionsnivå och undvika snedvridning av konkurrensen och varierande säkerhetsnivåer bör samma tekniska krav tillämpas på hela unionens inre vattenvägar och de bör regelbundet uppdateras.

⁽¹⁾ EUT C 177, 11.6.2014, s. 58.

⁽²⁾ EUT C 126, 26.4.2014, s. 48.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 april 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 16 juni 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT), Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 september 2016.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1).

- (6) Eftersom CCNR har byggt upp betydande sakkunskap när det gäller utarbetande och uppdatering av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart bör denna sakkunskap utnyttjas till fullo till förmån för de inre vattenvägarna i unionen. En europeisk kommitté för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni), som agerar under CCNR:s överinseende och som står öppen för experter från samtliga medlemsstater, ansvarar för att utarbeta tekniska standarder för inlandssjöfarten som unionen bör hänvisa till.
- (7) Unionscertifikat för inlandssjöfart som intygar att farkoster helt uppfyller de tekniska kraven bör vara giltiga på alla inre vattenvägar inom unionen.
- (8) Villkoren för medlemsstaternas utfärdande av kompletterande unionscertifikat för inlandssjöfart för trafik på vattenvägar i zonerna 1 och 2 (flodmynningar) och trafik på vattenvägar i zon 4 bör harmoniseras i högre grad.
- (9) Av säkerhetsskäl bör standarderna harmoniseras i hög grad och på ett sådant sätt att säkerhetsstandarderna för de inre vattenvägarna inom unionen inte blir mindre omfattande. Medlemsstaterna bör dock, efter samråd med kommissionen, tillåtas att fastställa specifika bestämmelser om ytterligare eller mindre omfattande tekniska krav för vissa zoner, förutsatt att åtgärderna är begränsade till de specifika aspekter som anges i bilagorna III och IV.
- (10) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att göra undantag från detta direktiv i vissa fall som rör farbara vattenvägar utan förbindelse med inre vattenvägar i andra medlemsstater eller vissa farkoster som enbart trafikerar en nationell vattenväg, samtidigt som en tillräcklig säkerhetsnivå upprätthålls. I de fall där sådana undantag omfattar samtliga farkoster som trafikerar vattenvägar i en medlemsstat skulle det vara en oproportionell och onödigt skyldighet för den medlemsstaten att införliva samtliga skyldigheter som anges i detta direktiv. Medlemsstater får inte utfärda unionscertifikat för inlandssjöfart såvida de inte har införlivat relevanta skyldigheter enligt detta direktiv.
- (11) Undantag från detta direktiv och erkännande av likvärdighet med avseende på specifika farkoster bör medges för att möjliggöra alternativa metoder, främja innovation eller förhindra att oskäliga kostnader uppstår, under förutsättning att likvärdig eller tillfredsställande säkerhet säkerställs. I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter rörande sådana undantag och erkännanden av likvärdighet. Kommissionen bör ha möjlighet att hänvisa till rekommendationer från Cesni i fråga om sådana undantag och fall av erkännanden av likvärdighet. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011^(*).
- (12) Av administrativa, tekniska och ekonomiska effektivitetsskäl bör medlemsstaterna ha möjlighet att utse behöriga myndigheter som ansvarar för att säkerställa överensstämmelse med detta direktiv och dess korrekta tillämpning i enlighet med sin nationella praxis.
- (13) Ett unionscertifikat för inlandssjöfart bör utfärdas för en farkost som klarar en teknisk besiktning innan farkosten sätts i trafik. Denna tekniska besiktning bör genomföras för att kontrollera om farkosten uppfyller de tekniska krav som anges i detta direktiv. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör ha rätt att när som helst kontrollera att sådan överensstämmelse föreligger och att ett giltigt certifikat för inlandssjöfart är tillgängligt ombord.
- (14) Det är lämpligt att, inom vissa tidsgränser och med hänsyn till den berörda kategorin av farkost, fastställa giltighetsperioden för unionscertifikat för inlandssjöfart från fall till fall.
- (15) För att upprätthålla en hög säkerhetsnivå inom inlandssjöfarten är det nödvändigt att fastställa närmare bestämmelser om ersättande, förnyelse, förlängd giltighet och utfärdande av nya unionscertifikat för inlandssjöfart.
- (16) För att säkerställa att detta direktiv genomförs effektivt bör uppgifter om farkoster som trafikerar inre vattenvägar införas i den europeiska databasen med uppgifter om fartygsskrov (nedan kallad *den europeiska databasen*) för användning av de behöriga myndigheterna. Den europeiska databasen bör framför allt ge möjlighet att kontrollera historiken för varje pågående ansökan om certifikat och uppgifter om samtliga giltiga certifikat som redan utfärdats för den berörda farkosten. Kommissionen bör ha hand om och anpassa den europeiska databasen så att den fullt ut kan bidra till tillämpningen av detta direktiv.

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

- (17) De åtgärder som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG⁽¹⁾ måste fortsätta att gälla för fartyg som inte omfattas av detta direktiv.
- (18) För att förbättra unionslagstiftningens klarhet bör tillämpningsområdet för direktiv 2009/100/EG anpassas för att beakta det här direktivets kompletterande tillämpningsområde och för att ta hänsyn till utvecklingen i fråga om internationella avtal. Direktiv 2009/100/EG bör därför ändras.
- (19) En övergångsordning bör gälla för farkoster i trafik som fortfarande saknar unionscertifikat för inlandsjöfart när de genomgår en första teknisk besiktning enligt de reviderade tekniska krav som fastställs i detta direktiv.
- (20) För att förbättra och förenkla lagstiftningen bör det vara möjligt att i detta direktiv hänvisa till internationella normer utan att upprepa dem i unionens lagstiftning.
- (21) Cescni har inrättats för att främja harmonisering av tekniska standarder som tillämpas inom inlandsjöfarten i hela Europa. För att säkerställa en hög säkerhetsnivå och god effektivitet för inlandsjöfarten, för att upprätthålla likvärdigheten för certifikaten för inlandsjöfart och med hänsyn till vetenskapliga och tekniska framsteg och övrig utveckling inom sektorn bör hänvisningen till den tillämpliga europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandsjöfart (nedan kallad *ES-TRIN-standard*) i detta direktiv hållas aktuell. Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt bör därför delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN-standarderna och fastställande av dess tillämpningsdag.
- (22) I de fall där det med hänvisning till en lämplig analys är vederbörligen motiverat och där det saknas relevanta och uppdaterade internationella standarder avsedda att säkerställa navigationssäkerheten, eller där förändringar i Cescnis beslutsprocess skulle äventyra unionens intressen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändringar, i syfte att slå vakt om unionens intressen, av bilaga II till detta direktiv genom tillhandahållande av lämpliga tekniska krav.
- (23) I syfte att ändra eller komplettera vissa icke väsentliga delar av detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av klassificeringen av en vattenväg, ytterligare specificering av de uppgifter som ska föras in i den europeiska databasen, typer av åtkomst till samt instruktioner för användning och drift av denna databas, uppdatering av tekniska minimikrav för farkoster som trafikerar inre vattenvägar samt ändring av bilagorna III och IV för att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, av bilaga V för att uppdatera och effektivisera dess förfarandemässiga bestämmelser och av bilaga VI för att ändra kriterierna för erkännande av klassificeringssällskap i syfte att säkerställa navigationssäkerheten samt ändringar av alla hänvisningar i detta direktiv till bilagorna II och V som krävs efter antagandet av delegerade akter.
- (24) Vid antagande av delegerade akter är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽²⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (25) I syfte att möjliggöra alternativa metoder, främja innovation, förhindra att oskäliga kostnader uppstår, möjliggöra en effektiv process för utfärdande av certifikat eller för att ta hänsyn till regionala förhållanden bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller att tillåta vissa undantag från de tekniska kraven för specifika farkoster, erkännande av klassificeringssällskap och godkännande av ytterligare eller mindre omfattande tekniska krav för fartyg som trafikerar vissa zoner som inte är förbundna med en annan medlemsstats farbara inre vattenvägar. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandsjöfart (EUT L 259, 2.10.2009, s. 8).

⁽²⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (26) För att säkerställa en lämplig ram för samordning och samarbete med behöriga internationella organisationer för inlandssjöfart, särskilt CCNR, och för utarbetandet av enhetliga tekniska standarder för inlandssjöfart, som unionen och internationella organisationer kan hänvisa till, bör detta direktiv ses över, särskilt beträffande effektiviteten i de åtgärder som införs genom det och mekanismerna för samarbete med behöriga internationella organisationer för inlandssjöfart, i syfte att uppnå en enda, enhetlig uppsättning tekniska standarder.
- (27) I Danmark, Estland, Irland, Grekland, Spanien, Cypern, Lettland, Malta, Portugal, Slovenien och Finland finns det inte några inre vattenvägar eller så används inlandssjöfart inte i någon betydande utsträckning. Därför vore det en oproportionell och onödig skyldighet för dessa medlemsstater att införliva och genomföra detta direktiv.
- (28) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen fastställandet av de tekniska krav som krävs för att trygga säkerheten för farkoster som trafikerar unionens inre vattenvägar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (29) Direktiv 2006/87/EG bör därför upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

TILLÄMPNINGSMRÅDE, DEFINITIONER OCH VATTENVÄGSZONER

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs följande:

- a) De tekniska krav som är nödvändiga för att trygga säkerheten för farkoster som trafikerar de inre vattenvägar som avses i artikel 4.
- b) Klassificeringen av dessa inre vattenvägar.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv är tillämpligt på följande farkoster:
 - a) Fartyg med en längd (L) av 20 meter eller mer.
 - b) Fartyg för vilka produkten av längd (L), bredd (B) och djupgående (T) är en volym på 100 kubikmeter eller mer.
 - c) Bogserfartyg och skjutbogserare avsedda att bogsera eller skjuta på antingen farkoster som avses i leden a och b eller flytande utrustning, eller avsedd att långsides bogsera sådana farkoster eller flytande utrustning.
 - d) Passagerarfartyg.
 - e) Flytande utrustning.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på följande:

- a) Färjor.
- b) Militärfartyg.
- c) Havsgående fartyg, inbegripet havsgående bogserfartyg och skjutbogserare, som
 - i) trafikerar eller befinner sig på vattenvägar inom tidvattensområden,
 - ii) tillfälligt trafikerar inre vattenvägar

försatt att de medför minst

- ett certifikat som visar att fartyget uppfyller kraven i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) eller ett likvärdigt certifikat; ett certifikat som visar att fartyget uppfyller kraven i 1966 års internationella lastlinjekonvention eller ett likvärdigt certifikat, och ett internationellt oljeskydds-certifikat (IOPP) som visar att fartyget uppfyller kraven i 1973/1978 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol),
- för havsgående fartyg som inte omfattas av Solas 1966 års internationella lastlinjekonvention eller Marpol, de relevanta certifikat och det fribordsmärke som krävs i deras flaggstaters lagstiftning,
- för passagerarfartyg som inte omfattas av de konventioner som avses i första strecksatsen, ett certifikat beträffande säkerhetsregler och säkerhetsnormer för passagerarfartyg utfärdat i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG ⁽¹⁾, eller
- för fritidsfartyg som inte omfattas av de konventioner som avses i första strecksatsen, ett certifikat från flaggstaten som visar en tillräcklig säkerhetsnivå.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

- a) *farkost*: fartyg eller flytande utrustning,
- b) *fartyg*: fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg,
- c) *fartyg i inlandssjöfart*: fartyg som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar,
- d) *bogserfartyg*: fartyg som är konstruerat för att utföra bogsering,
- e) *skjutbogserare*: fartyg som är konstruerat för att framdriva en skjutbogserad konvoj,
- f) *passagerarfartyg*: dagstursfartyg eller fartyg med hytter som är konstruerat och utrustat för att kunna transportera fler än tolv passagerare,
- g) *flytande utrustning*: flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar,
- h) *flytande anläggning*: flytande installation som i normala fall inte är avsedd att flyttas, såsom simbad, docka, brygga eller båtskjul,
- i) *flytande föremål*: flotte eller någon annan typ av konstruktion, föremål eller sammankoppling som kan framföras, annat än ett fartyg, flytande utrustning eller flytande anläggning.

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

- j) *fritidsfartyg*: fartyg, annat än passagerarfartyg, som är avsett för sport- och fritidsändamål,
- k) *höghastighetsfartyg*: motordriven farkost som kan uppnå en fart över 40 km/tim genom vattnet,
- l) *volymdeplacement*: volymen av fartygets undervattensskropp, i kubikmeter,
- m) *längd (L)*: skrovets största längd i meter, med undantag för roder och bogspröt,
- n) *bredd (B)*: skrovets största bredd i meter, mätt på utsidan av bordläggningen (med undantag för skovelhjul, avbärarlist och liknande),
- o) *djupgående (T)*: det lodräta avståndet i meter mellan den lägsta punkten på skrovet utan att räkna med kölen eller andra fasta fastkopplingar och vattenlinjen vid största djupgående,
- p) *förbundna inre vattenvägar*: vattenvägar i en medlemsstat, vilka, genom inre vattenvägar som i enlighet med nationell eller internationell rätt kan trafikeras av farkoster som omfattas av detta direktiv, är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar.

Artikel 4

Klassificering av inre vattenvägar

1. I detta direktiv ska unionens inre vattenvägar klassificeras enligt följande:
 - a) Zonerna 1, 2, 3 och 4:
 - i) Zonerna 1 och 2: de vattenvägar som förtecknas i bilaga I, kapitel 1.
 - ii) Zon 3: de vattenvägar som förtecknas i bilaga I, kapitel 2.
 - iii) Zon 4: alla övriga inre vattenvägar som enligt nationell rätt kan trafikeras av farkoster som omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv.
 - b) Zon R: de vattenvägar som avses i led a för vilka certifikat ska utfärdas i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, i den lydelse som artikeln har den 6 oktober 2016.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 med avseende på ändringar av bilaga I i syfte att ändra klassificeringen av en vattenväg, inbegripet tillägg och strykningar av vattenvägar. Sådana ändringar i bilaga I får göras endast på begäran av den berörda medlemsstaten, för vattenvägar på dess territorium.

KAPITEL 2

SJÖFARTSCERTIFIKAT

Artikel 5

Efterlevnad av tekniska krav och säkerhetskrav

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de farkoster som avses i artikel 2.1 som trafikeras de inre vattenvägar inom unionen som avses i artikel 4 är konstruerade och underhålls i enlighet med de krav som anges i detta direktiv.
2. En farkosts förenlighet med punkt 1 ska intygas genom ett certifikat som utfärdas i enlighet med detta direktiv.

Artikel 6

Unionscertifikat för inlandssjöfart

1. Unionscertifikat för inlandssjöfart ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i enlighet med detta direktiv. Vid utfärdande av ett unionscertifikat för inlandssjöfart ska medlemsstaterna kontrollera att ett sådant giltigt certifikat som avses i artikel 7 inte redan har utfärdats för den berörda farkosten.
2. Unionscertifikatet för inlandssjöfart ska utformas i enlighet med förlagan i bilaga II.
3. Varje medlemsstat ska upprätta en förteckning över de behöriga myndigheterna för utfärdandet av unionscertifikat för inlandssjöfart och anmäla förteckningen samt eventuella ändringar av denna till kommissionen. Kommissionen ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över behöriga myndigheter på en lämplig webbplats.
4. Unionscertifikatet för inlandssjöfart ska utfärdas för farkosten efter en teknisk besiktning som ska genomföras innan farkosten sätts i trafik för att kontrollera om den uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V.
5. Vid de tekniska besiktningar som föreskrivs i punkt 4 i denna artikel och i artikel 29, eller vid en teknisk besiktning som utförs på begäran av farkostens ägare eller dennes ombud ska det, om så är lämpligt, kontrolleras om en farkost uppfyller de ytterligare krav som avses i artikel 23.1 och 23.2.
6. De behöriga myndigheter som utfärdar unionscertifikatet för inlandssjöfart ska besluta om förfarandena för begäran om besiktning och fastställande av plats och tidpunkt för besiktningen. Den behöriga myndigheten ska avgöra vilka dokument som ska lämnas in. Förfarandet ska vara sådant att besiktningen kan äga rum inom rimlig tid efter begäran.
7. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska, på begäran av farkostens ägare eller dennes ombud, utfärda ett unionscertifikat för inlandssjöfart för en farkost som inte omfattas av detta direktiv, om farkosten uppfyller de krav som anges i detta direktiv.

Artikel 7

Skyldighet att medföra certifikat

Farkoster som trafikerar de inre vattenvägar inom unionen som avses i artikel 4 ska medföra följande originalhandlingar:

- a) När de trafikerar vattenvägar inom zon R, antingen
 - ett certifikat som utfärdats enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, eller
 - ett unionscertifikat för inlandssjöfart som intygar att farkosten, i förekommande fall i enlighet med övergångsbestämmelserna enligt bilaga II till detta direktiv för farkoster som trafikerar Rhen (zon R), helt uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V till detta direktiv och för vilka det enligt tillämpliga regler och förfaranden har fastställts att de motsvarar de tekniska krav som fastställts i enlighet med den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.
- b) När de trafikerar andra vattenvägar, ett unionscertifikat för inlandssjöfart eller ett certifikat som utfärdats enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, i förekommande fall inbegripet kompletterande unionscertifikat för inlandssjöfart i enlighet med artikel 8 i detta direktiv.

Artikel 8

Kompletterande unionscertifikat för inlandssjöfart

1. Farkoster som medför ett giltigt unionscertifikat för inlandssjöfart eller ett certifikat som utfärdats enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska förses med ett kompletterande unionscertifikat för inlandssjöfart i enlighet med artikel 23 i detta direktiv.
2. Det kompletterande unionscertifikatet för inlandssjöfart ska utformas i enlighet med förlagan i bilaga II och utfärdas av behöriga myndigheter i enlighet med de villkor som fastställs för de berörda vattenvägarna.

Artikel 9

Tillfälliga unionscertifikat för inlandssjöfart

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter får utfärda ett tillfälligt unionscertifikat för inlandssjöfart för
 - a) farkoster som med den behöriga myndighetens tillstånd ska gå till en bestämd plats för att erhålla ett unionscertifikat för inlandssjöfart,
 - b) farkoster vars unionscertifikat för inlandssjöfart har förkommit, förstörts eller tillfälligt återkallats i något av de fall som avses i artikel 13 och 15 eller i bilagorna II och V,
 - c) farkoster vars unionscertifikat för inlandssjöfart håller på att upprättas efter godkänd besiktning,
 - d) farkoster som inte har uppfyllt samtliga villkor som krävs för erhållande av ett unionscertifikat för inlandssjöfart i enlighet med bilagorna II och V,
 - e) farkoster som har skadats så att de inte längre uppfyller kraven i deras unionscertifikat för inlandssjöfart,
 - f) flytande anläggningar eller flytande föremål i de fall då de myndigheter som ansvarar för specialtransporter, enligt gällande krav utfärdade av sjöfartsmyndigheterna i medlemsstaterna, beviljar tillstånd att utföra en specialtransport på villkor att ett sådant tillfälligt unionscertifikat för inlandssjöfart erhålls,
 - g) farkoster som i enlighet med artiklarna 25 och 26 i detta direktiv omfattas av ett undantag från bilagorna II och V, i avvaktan på antagandet av relevanta genomförandeakter.
2. Det tillfälliga unionscertifikatet för inlandssjöfart får endast utfärdas om farkostens, den flytande installationens eller den flytande utrustningens sjövärdighet verkar vara säkerställd i tillräckligt hög grad. Det ska utformas med användning av förlagan i bilaga II.
3. Det tillfälliga unionscertifikatet för inlandssjöfart ska innehålla de villkor som den behöriga myndigheten anser nödvändiga, och ska ha följande giltighet:
 - a) I de fall som avses i punkt 1 a, d, e och f, för en enda bestämd resa som ska företas inom en lämplig tidsperiod, dock högst en månad.
 - b) I de fall som avses i punkt 1 b och c, för en lämplig tidsperiod.
 - c) I de fall som avses i punkt 1 g, sex månader; det tillfälliga unionscertifikatet för inlandssjöfart får förlängas med sex månader åt gången fram till dess att motsvarande genomförandeakt har antagits.

Artikel 10

Giltighet för unionscertifikat för inlandssjöfart

1. Giltighetstiden för unionscertifikat för inlandssjöfart som utfärdas för nybyggda farkoster ska fastställas av den behöriga myndigheten och får inte överstiga

- a) fem år för passagerarfartyg och höghastighetsfartyg,
- b) tio år för alla andra farkoster.

Giltighetstiden ska anges på unionscertifikatet för inlandssjöfart.

2. När det gäller farkoster som redan före den tekniska besiktningen går i trafik ska den behöriga myndigheten fastställa giltighetstiden för unionscertifikatet för inlandssjöfart från fall till fall mot bakgrund av resultatet av besiktningen. De giltighetstider som anges i punkt 1 får emellertid inte överskridas.

Artikel 11

Förlängning i undantagsfall av giltighetstiden för unionscertifikat för inlandssjöfart

Den behöriga myndighet som utfärdat eller förnyat ett unionscertifikat för inlandssjöfart får i enlighet med bilagorna II och V undantagsvis förlänga giltighetstiden med högst sex månader utan teknisk besiktning. En sådan förlängning ska anges på certifikatet.

Artikel 12

Förnyelse av unionscertifikat för inlandssjöfart

1. Unionscertifikatet för inlandssjöfart ska förnyas när dess giltighetstid löper ut i enlighet med de villkor som fastställs i artikel 6, efter en teknisk besiktning för att kontrollera om farkosten uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V. Unionscertifikat för inlandssjöfart får förnyas av varje behörig myndighet som har anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 6.3.

2. Vid förnyelse av unionscertifikat för inlandssjöfart ska de övergångsbestämmelser som föreskrivs i bilaga II gälla för farkosten på de villkor som anges i den bilagan.

Artikel 13

Ersättande av unionscertifikat för inlandssjöfart

Varje medlemsstat ska fastställa på vilka villkor ett giltigt unionscertifikat för inlandssjöfart som förkommit eller skadats får ersättas. Dessa villkor ska föreskriva att vid ansökan om ersättande ska, vid förlust av certifikatet, en förlustanmälan av certifikatet tillhandahållas eller, om certifikatet skadats, det skadade certifikatet lämnas in. På det ersättande certifikatet ska det anges att det är ett duplikat.

Artikel 14

Större ändringar eller större reparationer av farkoster

Om farkosten undergår större ändringar eller större reparationer som påverkar farkostens förenlighet med de tekniska krav som avses i bilagorna II och V i fråga om farkoststrukturens stabilitet eller farkostens gång- eller manövrerings-egenskaper eller särskilda specifikationer, ska farkosten på nytt genomgå en sådan teknisk besiktning som föreskrivs i artikel 6 innan den får företa någon ny sjöresa.

Efter denna besiktning ska det befintliga unionscertifikatet för inlandssjöfart ändras så att det återspeglar farkostens förändrade tekniska egenskaper, eller ska det certifikatet återkallas och ett nytt utfärdas. Om det nya certifikatet utfärdas av någon annan medlemsstat än den där det ursprungliga certifikatet utfärdades eller förnyades ska den behöriga myndighet som utfärdade eller förnyade certifikatet underrättas inom 30 dagar från dagen för utfärdandet av det nya certifikatet.

Artikel 15

Vägran att utfärda eller förnya, och återkallande av, unionscertifikat för inlandssjöfart

1. I ett beslut om att inte utfärda eller förnya ett unionscertifikat för inlandssjöfart ska skälen till beslutet anges. Farkostens ägare eller dennes ombud ska underrättas om detta och få information om hur beslutet kan överklagas och vilka frister för överklagande som gäller i den berörda medlemsstaten.
2. Ett giltigt unionscertifikat för inlandssjöfart får återkallas av den behöriga myndighet som utfärdade eller förnyade det om farkosten inte längre uppfyller de tekniska krav som anges i dess certifikat.

Artikel 16

Erkännande av certifikat för farkoster från tredjeländer

I avvaktan på att överenskommelser mellan unionen och tredjeländer om ömsesidigt erkännande av certifikat för farkoster träder i kraft får de behöriga myndigheterna i en medlemsstat erkänna de certifikat som utfärdats för farkoster från tredjeländer för sjöfart på vattenvägar inom den medlemsstatens territorium.

Artikel 17

Register över certifikat

Medlemsstaterna ska säkerställa att deras behöriga myndigheter för ett register över alla certifikat som de har utfärdat eller förnyat i enlighet med artiklarna 6, 8, 9 och 12. Det registret ska innehålla alla de upplysningar som ingår i den förlaga till certifikat som återges i bilaga II.

KAPITEL 3

FARTYGSIDENTIFIERING, BESIKTNINGAR OCH ÄNDRADE TEKNISKA KRAV

Artikel 18

Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje farkost ges ett unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg (nedan kallat *europeiskt identifieringsnummer*) i enlighet med bilagorna II och V.
2. Varje farkost ska ha endast ett europeiskt identifieringsnummer som ska vara oförändrat under hela dess livstid.
3. Den behöriga myndigheten ska när den utfärdar ett unionscertifikat för inlandssjöfart ange det europeiska identifieringsnumret på certifikatet.
4. Varje medlemsstat ska upprätta en förteckning över de behöriga myndigheter som är ansvariga för att tilldela europeiska identifieringsnummer och delge kommissionen förteckningen samt eventuella ändringar av denna. Kommissionen ska tillhandahålla en uppdaterad förteckning över behöriga myndigheter på en lämplig webbplats.

Artikel 19

Den europeiska databasen med uppgifter om fartygsskrov

1. Kommissionen ska handha den europeiska databasen i syfte att stödja administrativa åtgärder för att upprätthålla navigationssäkerheten och underlätta vid navigering och i syfte att säkerställa tillämpningen av detta direktiv.

All behandling av personuppgifter som utförs av medlemsstaterna ska ske i enlighet med unionsrätten i fråga om skydd av personuppgifter, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽¹⁾.

All behandling av personuppgifter som utförs av kommissionen ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ⁽²⁾.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de behöriga myndigheterna utan dröjsmål för varje farkost för in följande uppgifter i den europeiska databasen:

- a) De uppgifter som behövs för att identifiera och beskriva farkosten i enlighet med detta direktiv.
- b) Uppgifter om de certifikat som utfärdats, förnyats, ersatts och återkallats samt om den behöriga myndighet som utfärdade certifikaten, i enlighet med detta direktiv.
- c) En digital kopia av samtliga certifikat som utfärdats av de behöriga myndigheterna i enlighet med detta direktiv.
- d) Uppgifter om eventuella ansökningar om certifikat i enlighet med detta direktiv vilka har avslagits eller håller på att behandlas.
- e) Eventuella ändringar av de uppgifter som avses i leden a–d.

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

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

3. De uppgifter som avses i punkt 2 får behandlas av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, av parterna i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen och av tredjeländer som har anförtratts uppgifter som rör tillämpningen av detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG^(*), i följande syften:

- a) Tillämpning av det här direktivet och direktiv 2005/44/EG.
- b) Säkerställande av förvaltning av vattenvägstrafik och infrastruktur.
- c) Upprätthållande eller tillsyn av navigationssäkerheten.
- d) Insamling av statistiska uppgifter.

4. Den behöriga myndigheten i en medlemsstat får i enskilda fall överföra personuppgifter till ett tredjeland eller en internationell organisation under förutsättning att detta endast sker efter en bedömning från fall till fall och att kraven i förordning (EU) 2016/679, särskilt de som framgår av kapitel V i den förordningen, är uppfyllda. Medlemsstaterna ska säkerställa att överföringen är nödvändig för de ändamål som avses i punkt 3 i denna artikel. Medlemsstaterna ska säkerställa att tredjelandet eller den internationella organisationen inte överför uppgifterna till ett annat tredjeland eller en annan internationell organisation, såvida inte uttryckligt skriftligt godkännande till detta erhållits och de villkor som fastställts av den behöriga myndigheten i medlemsstaten uppfylls.

5. Kommissionen får i enskilda fall överföra personuppgifter till en myndighet i ett tredjeland eller till en internationell organisation eller ge dessa åtkomst till den europeiska databasen, under förutsättning att detta endast sker efter en bedömning från fall till fall, att överföringen eller åtkomsten krävs för de ändamål som avses i punkt 3 i den här artikeln och under förutsättning att kraven i artikel 9 i förordning (EG) nr 45/2001 är uppfyllda. Kommissionen ska säkerställa att överföringen eller åtkomsten är nödvändig för de ändamål som avses i punkt 3 i den här artikeln. Kommissionen ska se till att tredjelandet eller den internationella organisationen inte överför uppgifterna till ett annat tredjeland eller en annan internationell organisation, såvida inte uttryckligt skriftligt godkännande till detta erhållits och de villkor som fastställts av kommissionen uppfylls.

6. Den behöriga myndigheten ska säkerställa att uppgifterna om en farkost raderas från den databas som avses i punkt 1 när denna farkost skrotas.

7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 för att närmare ange

- a) de uppgifter som ska föras in i databasen av medlemsstaterna,
- b) de typer av åtkomst som är tillåtna, med hänsyn tagen till de kategorier av mottagare av uppgifter och de syften för vilka sådana uppgifter behandlas som avses i punkt 3,
- c) instruktioner för användning och drift av databasen, särskilt med avseende på datasäkerhetsåtgärder, registrering och behandling av uppgifter och sammankoppling av databasen med de register som avses i artikel 17.

Artikel 20

Genomförande av tekniska besiktningar

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de behöriga myndigheter som avses i punkt 3 genomför de inledande, periodiska, särskilda och frivilliga besiktningar som avses i detta direktiv.

2. Dessa behöriga myndigheter får helt eller delvis avstå från teknisk besiktning av farkosten om ett giltigt intyg utfärdat av ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med artikel 21 klart visar att farkosten helt eller delvis uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V.

^(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).

3. Varje medlemsstat ska upprätta en förteckning över de behöriga myndigheter i medlemsstaten som är ansvariga för att genomföra tekniska besiktningar och delge kommissionen förteckningen samt eventuella ändringar av denna. Kommissionen ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över behöriga myndigheter och besiktningorgan på en lämplig webbplats.
4. Varje medlemsstat ska uppfylla de särskilda krav i fråga om besiktningorganen och begäran om en besiktning vilka föreskrivs i bilagorna II och V.

Artikel 21

Erkännande av klassificeringssällskap

1. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att erkänna ett klassificeringssällskap som uppfyller de kriterier som anges i bilaga VI eller återkalla ett erkännande i enlighet med det förfarande som anges i punkterna 2 och 3 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 33.2.
2. Ansökan om erkännande ska lämnas in till kommissionen av den medlemsstat där klassificeringssällskapet har sitt huvudkontor eller en filial som får utfärda intyg som visar att farkoster uppfyller de krav som avses i bilagorna II och V i enlighet med detta direktiv. Ansökan ska åtföljas av all information och dokumentation som behövs för att kontrollera att kriterierna för erkännande är uppfyllda.
3. Varje medlemsstat får till kommissionen lämna in en begäran om att återkalla erkännandet om den anser att ett klassificeringssällskap inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VI. Begäran om återkallande ska åtföljas av skriftligt underlag.
4. De klassificeringssällskap som senast den 6 oktober 2016 hade fått erkännande i enlighet med direktiv 2006/87/EG ska få behålla detta erkännande.
5. Kommissionen ska senast den 7 oktober 2017 för första gången offentliggöra och därefter på en lämplig webbplats regelbundet uppdatera en förteckning över de klassificeringssällskap som erkänts i enlighet med den här artikeln. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om eventuella ändringar när det gäller namn- och adressuppgifter för de klassificeringssällskap för vilka de har ansökt om erkännande.

Artikel 22

Kontroll av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras behöriga myndigheter när som helst kan kontrollera om en farkost medför ett giltigt certifikat i enlighet med artikel 7 och huruvida det uppfyller kraven för utfärdande av ett sådant certifikat.

Om kraven inte uppfylls ska de behöriga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder i enlighet med punkterna 2–5 i den här artikeln. De ska även begära att farkostens ägare eller dennes ombud vidtar alla nödvändiga åtgärder för att åtgärda situationen inom den tidsfrist som fastställs av de behöriga myndigheterna.

Den behöriga myndighet som utfärdat det certifikat som medförs på farkosten ska inom sju dagar efter kontrollen underrättas om att kraven inte uppfylls.

2. Om inget giltigt certifikat medförs på farkosten får den hindras från att fortsätta sin resa.

3. Om de behöriga myndigheterna vid en kontroll konstaterar att farkosten utgör en uppenbar fara för de personer som befinner sig ombord, för miljön eller för sjöfartssäkerheten får de hindra farkosten från att fortsätta sin resa till dess att nödvändiga åtgärder vidtagits för att åtgärda situationen.

De behöriga myndigheterna får även föreskriva proportionella åtgärder som gör att farkosten, när så är lämpligt efter avslutad transport, utan fara kan framföras till en plats där den antingen kan besiktigas eller repareras.

4. En medlemsstat som hindrat en farkost från att fortsätta sin resa, eller som underrättat farkostens ägare eller dennes ombud om sin avsikt att hindra den från detta om de brister som konstaterats inte avhjälpits, ska inom sju dagar underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdat eller senast förnyat farkostens certifikat om det beslut som den fattat eller avser att fatta.

5. I varje beslut om att avbryta en farkosts resa som fattats inom ramen för genomförandet av detta direktiv ska skälen till beslutet anges utförligt. Ett sådant beslut ska utan dröjsmål delges den berörda parten, som samtidigt ska underrättas om möjligheterna att överklaga enligt gällande lagstiftning i den berörda medlemsstaten, samt om tidsfristerna för detta.

Artikel 23

Ändrade tekniska krav för vissa zoner

1. En medlemsstat får, i förekommande fall med förbehåll för kraven i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, anta tekniska krav utöver dem som avses i bilagorna II och V för farkoster som trafikerar vattenvägar i zonerna 1 och 2 inom dess territorium. Dessa ytterligare krav får endast omfatta de aspekter som anges i bilaga III.

2. Rörande passagerarfartyg som trafikerar icke förbundna inre vattenvägar i zon 3, får varje medlemsstat behålla tekniska krav utöver dem som avses i bilagorna II och V. Dessa ytterligare krav får endast omfatta de aspekter som anges i bilaga III.

3. Om tillämpningen av de övergångsbestämmelser som avses i bilaga II skulle leda till att befintliga nationella säkerhetsstandarder blir mindre omfattande får en medlemsstat underlåta att tillämpa de övergångsbestämmelserna på passagerarfartyg som trafikerar dess icke förbundna inre vattenvägar. Under sådana omständigheter får den berörda medlemsstaten kräva att sådana passagerarfartyg som trafikerar dess icke förbundna inre vattenvägar från och med den 30 december 2008 fullt ut uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V.

4. En medlemsstat får tillåta partiell tillämpning av de tekniska kraven eller fastställa tekniska krav som är mindre stränga än dem som avses i bilagorna II och V för farkoster som uteslutande trafikerar vattenvägar i zonerna 3 och 4 inom dess territorium. De mindre stränga tekniska kraven eller den partiella tillämpningen av de tekniska kraven får endast omfatta de aspekter som anges i bilaga IV.

5. Om en medlemsstat tillämpar punkt 1, 2, 3 eller 4 ska den underrätta kommissionen om detta minst sex månader före det planerade tillämpningsdatumet. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

I de fall som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel ska kommissionen anta genomförandeakter för att godkänna de ytterligare tekniska kraven. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 33.2.

6. Efterlevnad av de ändrade tekniska kraven i enlighet med punkterna 1, 2, 3 och 4 ska specificeras i unionscertifikatet för inlandssjöfart eller i det kompletterande unionscertifikatet för inlandssjöfart.

Artikel 24

Undantag för vissa farkostkategorier

1. Under förutsättning att en tillräcklig säkerhetsnivå upprätthålls får medlemsstaterna medge undantag från hela eller delar av detta direktiv för

- a) farkoster som trafikerar icke förbundna inre vattenvägar,
- b) farkoster med en dödvikt om högst 350 ton eller farkoster som inte är avsedda för godstransport och som har ett volymdeplacement på mindre än 100 kubikmeter, vilka kölsträcktes före den 1 januari 1950 och som enbart trafikerar det egna territoriet.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen får medlemsstaterna medge undantag från detta direktiv i fråga om trafik inom det egna territoriet för farkoster som gör begränsade resor av lokalt intresse eller inom hamnområden. Dessa undantag och de resor eller de områden som de gäller ska anges på farkostens certifikat.

3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de undantag som medgivits i enlighet med punkterna 1 och 2. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

Artikel 25

Användning av ny teknik och undantag för särskilda farkoster

1. I syfte att uppmuntra innovation och användning av ny teknik inom inlandssjöfart ska kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter om godkännande av undantag eller erkännande av likvärdighet mellan tekniska specifikationer för en specifik farkost när det gäller

- a) utfärdande av ett unionscertifikat för inlandssjöfart innehållande ett erkännande av användning eller förekomst ombord på en farkost av andra material, anläggningar eller installationer eller annan utrustning eller användning av andra anordningar eller konstruktionsmetoder än dem som anges i bilagorna II och V, under förutsättning att en likvärdig säkerhetsnivå säkerställs,
- b) utfärdande av unionscertifikat för inlandssjöfart på försök och för en begränsad period med nya tekniska specifikationer som avviker från kraven i bilagorna II och V, under förutsättning att en tillräcklig säkerhetsnivå säkerställs.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 33.2.

2. De behöriga myndigheterna i en medlemsstat ska i förekommande fall ange tillämpliga undantag och erkännanden av likvärdighet som avses i punkt 1 i unionscertifikatet för inlandssjöfart.

Artikel 26

Orimliga konsekvenser

1. Efter det att övergångsbestämmelser för de tekniska krav som fastställs i bilaga II har upphört att gälla får kommissionen anta genomförandeakter som medger undantag från de tekniska krav som fastställs i den bilagan som var föremål för dessa övergångsbestämmelser, om dessa krav är tekniskt svåra att tillämpa eller om tillämpningen skulle kunna medföra orimliga kostnader.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 33.2.

2. De behöriga myndigheterna i en medlemsstat ska i förekommande fall ange de undantag som avses i punkt 1 i unionscertifikatet för inlandssjöfart.

Artikel 27

Register över typgodkänd utrustning

Kommissionen ska på en lämplig webbplats offentliggöra ett register över typgodkänd utrustning i enlighet med bilagorna II och V.

KAPITEL 4

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 28

Övergångsbestämmelser angående användningen av handlingar

Handlingar som omfattas av detta direktiv och som utfärdats av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i enlighet med direktiv 2006/87/EG före den 6 oktober 2016 ska fortsätta att gälla tills de löper ut.

Artikel 29

Farkoster som är undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 82/714/EEG

1. Unionscertifikatet för inlandssjöfart ska utfärdas för farkoster som är undantagna från tillämpningsområdet för rådets direktiv 82/714/EEG⁽¹⁾ men som omfattas av det här direktivet i enlighet med artikel 2.1 i det här direktivet, efter en teknisk besiktning för att kontrollera att farkosterna uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V till det här direktivet. Denna tekniska besiktning ska genomföras när farkostens befintliga certifikat löper ut, dock senast den 30 december 2018.

2. Om de tekniska krav som avses i bilagorna II och V inte uppfylls ska detta anges i unionscertifikatet för inlandssjöfart. Förutsatt att de behöriga myndigheterna anser att dessa brister inte utgör en uppenbar fara får de farkoster som avses i punkt 1 i denna artikel fortsätta att gå i trafik fram till dess att de komponenter eller de fartygsdelar som har befunnits inte uppfylla kraven byts ut eller byggs om, varefter det ska krävas att komponenterna eller fartygsdelarna uppfyller de tekniska krav som avses i bilagorna II och V.

3. Utbyte av befintliga delar mot identiska delar eller delar med likvärdig teknik och utformning under löpande reparationer och rutinunderhåll ska inte betraktas som ett utbyte eller en ombyggnad i den mening som avses i punkt 2.

4. Uppenbar fara i den mening som avses i punkt 2 i denna artikel ska presumeras särskilt när krav som gäller farkoststrukturens stabilitet eller farkostens gång- eller manövreringsegenskaper eller särskilda specifikationer enligt de tekniska krav som avses i bilagorna II och V berörs. De undantag som föreskrivs i de tekniska krav som avses i bilagorna II och V ska inte uppfattas som brister som utgör en uppenbar fara.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (EGT L 301, 28.10.1982, s. 1).

Artikel 30

Övergångsbestämmelser angående tillfälliga krav i enlighet med direktiv 2006/87/EG

Tillfälliga krav som antagits i enlighet med artikel 1.06 i bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska fortsätta att gälla tills de löper ut.

Artikel 31

Anpassning av bilagorna

1. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 för att anpassa bilaga II för att, utan onödigt dröjsmål, uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN-standarden och fastställa dess tillämpningsdag.
2. Genom undantag från vad som sägs i punkt 1, ges kommissionen, i de fall där det med hänvisning till en lämplig analys är vederbörligen motiverat och där det saknas relevanta och uppdaterade internationella standarder avsedda att säkerställa navigationssäkerheten eller där förändringar i Cesis beslutsprocess skulle äventyra unionens intressen, befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 för att ändra bilaga II i syfte att tillhandahålla lämpliga tekniska krav.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 med avseende på anpassningar av bilagorna III och IV till vetenskapliga och tekniska framsteg.
4. I syfte att uppdatera och rationalisera administrativa bestämmelser ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 med avseende på anpassningar av bilaga V.
5. I syfte att ändra kriterierna för erkännande av klassificeringssällskap för att säkerställa navigationssäkerheten ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32 med avseende på anpassningar av bilaga VI.
6. I syfte att uppdatera hänvisningarna i detta direktiv till vissa bestämmelser i bilagorna II och V för att ta hänsyn till de ändringar som gjorts i de bilagorna ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 32.

Artikel 32

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4, 19 och 31 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 6 oktober 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4, 19 och 31 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4, 19 och 31 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 33

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG ⁽¹⁾ (nedan kallad *kommittén*). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande inom tidsfristen för att avge yttrandet så beslutar.

Artikel 34

Översyn

Kommissionen ska senast den 7 oktober 2021 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en översyn av ändamålsenligheten hos de åtgärder som införts genom detta direktiv, särskilt med avseende på harmoniseringen av tekniska krav och utvecklingen av tekniska standarder för inlandsjöfart. Rapporten ska också innehålla en översyn av mekanismerna för samarbete med internationella organisationer som har behörighet i fråga om inlandsjöfart. Om så är lämpligt ska rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag för att ytterligare rationalisera samarbetet och samordningen i samband med fastställandet av standarder som det kan hänvisas till i unionsrättsakter. Kommissionen ska lägga fram en liknande rapport när det skett betydande förändringar på området för transport på inre vattenvägar.

Artikel 35

Sanktioner

Medlemsstaterna ska föreskriva bestämmelserna om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av detta direktiv och ska vidta de åtgärder som krävs för att se till att dessa sanktioner tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar (EGT L 373, 31.12.1991, s. 29).

Artikel 36

Ändring av direktiv 2009/100/EG

Direktiv 2009/100/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

Detta direktiv ska tillämpas på fartyg som används för godstransport på inre vattenvägar, och som har en samlad dödvikt på 20 metrisk ton eller däröver,

- a) vars längd inte överstiger 20 meter, och
- b) för vilka produkten av längd (L), bredd (B) och djupgående (T) är en volym som är mindre än 100 kubikmeter.

Detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av bestämmelserna om besiktning av fartyg på Rhen eller av europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (medan kallad ADN)."

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Medlemsstaterna får begära att fartyg som fraktar farligt gods, enligt definitionen i ADN, ska uppfylla de krav som fastställts i denna överenskommelse. Som bevis på detta får de begära att det tillstånd som stadgas i överenskommelsen visas upp."

- b) Punkt 5 andra stycket ska ersättas med följande:

"Särskilda villkor för transport av farligt gods ska anses uppfyllda på alla gemenskapens vattenvägar om fartygen motsvarar kraven i ADN. Bevis på detta kan lämnas genom det tillstånd som åsyftas i punkt 4."

Artikel 37

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 40, sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 7 oktober 2018 och som ska gälla från och med den dagen. 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 bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. En medlemsstat som, på grund av undantag som godkänts i enlighet med artikel 24.1 och 24.2, inte har några farkoster som omfattas av detta direktiv i trafik på sina vattenvägar ska inte vara skyldig att införliva kapitel 2 och artiklarna 18.3, 20 och 21.

Artikel 38

Upphävande

Direktiv 2006/87/EG ska upphöra att gälla med verkan den 7 oktober 2018.

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

Artikel 39

Ikraftträdande

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

Artikel 40

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna med undantag för Danmark, Estland, Irland, Grekland, Spanien, Cypern, Lettland, Malta, Portugal, Slovenien och Finland.

Utfärdat i Strasbourg den 14 september 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
I. KORČOK
Ordförande

FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

Bilaga I:	Förteckning över unionens inre vattenvägar, uppdelade geografiskt i zonerna 1, 2 och 3
Bilaga II:	Tekniska minimikrav för farkoster som trafikerar inre vattenvägar i zonerna 1, 2, 3 och 4
Bilaga III:	Områden för eventuella ytterligare tekniska krav för farkoster som trafikerar inre vattenvägar i zonerna 1 och 2 samt icke förbundna inre vattenvägar i zon 3
Bilaga IV:	Områden för eventuella begränsningar av de tekniska kraven för farkoster som trafikerar inre vattenvägar i zonerna 3 och 4
Bilaga V:	Närmare förfarandemässiga bestämmelser
Bilaga VI:	Klassificeringssällskap
Bilaga VII:	Jämförelsetabell

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER UNIONENS INRE VATTENVÄGAR, UPPDELADE GEOGRAFISKT I ZONERNA 1, 2 OCH 3

KAPITEL 1

Zon 1

Tyskland

Ems	från en linje som förbinder f.d. Greetsiel-fyrtornet och den västra piren vid hamninloppet i Eemshaven i riktning ut mot havet till latitud 53° 30' N och longitud 6° 45' Ö, dvs. något utanför läkringsområdet för torrlastfartyg i Alte Ems i riktning mot havet (!)
-----	--

(!) När det gäller fartyg med en annan hemmahamn ska artikel 32 i Ems-Dollart-fördraget av den 8 april 1960 (BGBl. 1963 II, s. 602) beaktas.

Polen

Den del av Pomorskabukten som ligger söder om den linje som förbinder Nord Perd på ön Rügen och Niechorze fyr.

Den del av Gdańskbukten som ligger söder om den linje som förbinder Hels fyr och bojen vid infarten till Baltijsk hamn.

Sverige

Sjön Vänern, i söder avgränsad av latitudparallellen genom Bastugrunds kummel.

Göta älv och Rivöfjorden, i öster avgränsade av Älvsborgsbron, i väster av longitudparallellen genom Gäveskär fyr, och i söder av latitudparallellen genom Smörbådans fyr.

Förenade kungariket

SKOTTLAND	
Blue Mull Sound	Mellan Gutchet och Belmont
Yell Sound	Mellan Tofts Voe och Ulsta
Sullom Voe	Innanför en linje från Gluss Islands nordöstra udde till Calback Ness norra spets
Dales Voe	Under vintern: Innanför en linje från Kebister Ness norra spets till Breiwick's kust vid longitud 1° 10,8' V
Dales Voe	Under sommaren: Se uppgifterna för Lerwick
Lerwick	Under vintern: Inom det område som norrut avgränsas av en linje från Scottle Holm till Scarfi Taing på Bressay och söderut av en linje från fyrtornet vid Twageos Point till Whalpa Taing på Bressay
Lerwick	Under sommaren: Inom ett område som norrut avgränsas av en linje från Brim Ness till det nordöstra hörnet av Inner Score och söderut av en linje från den södra spetsen av Ness of Sound till Kirkabisterness

Kirkwall	Mellan Kirkwall och Rousay, men inte öster om en linje mellan Point of Graand (Egilsay) och Galt Ness (Shapinsay) eller mellan Head of Work (Mainland) genom fyrtornet vid Helliär Holm till Shapinsays kust, men inte nordväst om Eynhallow Islands sydöstra udde, men inte i riktning mot havet och en linje mellan Rousays kust vid 59° 10,5' N 002° 57,1' V och Egilsays kust vid 59° 10' N 002° 56,4' V
Stromness	Till Scapa men inte utanför Scapa Flow
Scapa Flow	Inom ett område som avgränsas av linjer från Point of Cletts på ön Hoy till triangelpunkten vid Thomson's Hill på ön Fara och därifrån till Gibraltar Pier på ön Flotta; från St Vincent Pier på ön Flotta till Calf of Flottas västligaste udde; från Calf of Flottas östligaste udde till Needle Point på ön South Ronaldsay och från Ness på Mainland till fyrtornet vid Point of Oxan på ön Graemsay och därifrån till Bu Point på ön Hoy, och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Balnakiel Bay	Mellan Eilean Dubh och A'Chleit
Cromarty Firth	Innanför en linje från North Sutor till Nairn Breakwater och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Inverness	Innanför en linje från North Sutor till Nairn Breakwater och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Floden Tay – Dundee	Innanför en linje från Broughty Castle till Tayport och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Firth of Forth och floden Forth	Innanför en linje från Kirkcaldy till floden Portobello och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Solway Firth	Innanför en linje från Southernness Point till Sillolith
Loch Ryan	Innanför en linje från Finnart's Point till Milleur Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Clyde	Yttre gräns: En linje från Skipness till en position en distansminut söder om Garroch Head och därifrån till Farland Head Inre gräns under vintern: En linje från Cloch Lighthouse till Dunoon Pier Inre gräns under sommaren: En linje från Bogany Point på Isle of Bute till Skelmorlie Castle och en linje från Ardlamont Point till den sydligaste änden av Ettrick Bay innanför Kyles of Bute Anm.: Från och med den 5 juni till och med den 5 september går den ovannämnda inre sommargränsen längs en linje från en punkt två distansminuter utanför Ayrshires kust vid Skelmorlie Castle till Tomont End på Cumbrae, och en linje från Portachur Point på Cumbrae till Inner Brigurd Point i Ayrshire

Prop. 2017/18:166
Bilaga 1

16.9.2016

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 252/141

Oban	Inom ett område som norrut avgränsas av en linje från fyren vid Dunollie Point till Ard na Chruidh och söderut av en linje från Rudha Seanach till Ard na Cuile
Kyle of Lochalsh	Genom Loch Alsh till övre änden av Loch Duich
Loch Gairloch	Under vintern: Inga Under sommaren: Söder om en linje österut från Rubha na Moine till Eilan Horrisdale och därifrån till Rubha nan Eanntag
NORDIRLAND	
Belfast Lough	Under vintern: Inga Under sommaren: Innanför en linje från Carrickfergus till Bangor och ut mot havet från färvattnen i zon 2
Loch Neagh	På större avstånd än 2 distansminuter från kusten
ENGLANDS ÖSTKUST	
Floden Humber	Under vintern: Innanför en linje från New Holland till Paull Under sommaren: Innanför en linje från Cleethorpes Pier till Patrington Church och ut mot havet från färvattnen i zon 2
WALES OCH ENGLANDS VÄSTKUST	
Floden Severn	Under vintern: Innanför en linje från Blacknore Point till Caldicot Pill i Portskewett Under sommaren: Innanför en linje från Barry Dock Pier till Steep Holm och därifrån till Brean Down och ut mot havet från färvattnen i zon 2
Floden Wye	Under vintern: Innanför en linje från Blacknore Point till Caldicot Pill, Portskewett Under sommaren: Innanför en linje från Barry Dock Pier till Steep Holm och därifrån till Brean Down och ut mot havet från färvattnen i zon 2
Newport	Under vintern: Inga Under sommaren: Innanför en linje från Barry Dock Pier till Steep Holm och därifrån till Brean Down och ut mot havet från färvattnen i zon 2

Cardiff	<p>Under vintern: Inga</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Barry Dock Pier till Steep Holm och därifrån till Brean Down och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Barry	<p>Under vintern: Inga</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Barry Dock Pier till Steep Holm och därifrån till Brean Down och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Swansea	<p>Innanför en linje som förbinder de mot havet liggande ändarna av vågbrytarna</p>
Menaisundet	<p>Inom Menaisundet från en linje som förbinder fyren på Llanddwyn Island med Dinas Dinlleu och linjer som förbinder Puffin Islands södra ände med Trwyn Du Point och järnvägsstationen i Llanfairfechan och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Floden Dee	<p>Under vintern: Innanför en linje från Hilbre Point till Point of Air</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Formby Point till Point of Air och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Floden Mersey	<p>Under vintern: Inga</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Formby Point till Point of Air och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Preston och Southport	<p>Innanför en linje från Southport till Blackpool, innanför sandbankarna och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Fleetwood	<p>Under vintern: Inga</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Rossal Point till Humphrey Head och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Floden Lune	<p>Under vintern: Inga</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Rossal Point till Humphrey Head och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>

Heysham	Under vintern: Inga Under sommaren: Innanför en linje från Rossal Point till Humphrey Head
Morecambe	Under vintern: Inga Under sommaren: Innanför en linje från Rossal Point till Humphrey Head
Workington	Innanför en linje från Southernness Point till Silloth och ut mot havet från farvattnen i zon 2
SÖDRA ENGLAND	
Floden Colne, Colchester	Under vintern: Innanför en linje från Colne Point till Whitstable Under sommaren: Innanför en linje från Clacton Pier till Reculvers
Floden Blackwater	Under vintern: Innanför en linje från Colne Point till Whitstable Under sommaren: Innanför en linje från Clacton Pier till Reculvers och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Floden Crouch och floden Roach	Under vintern: Innanför en linje från Colne Point till Whitstable Under sommaren: Innanför en linje från Clacton Pier till Reculvers och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Floden Themsen och dess bifloder	Under vintern: Innanför en linje från Colne Point till Whitstable Under sommaren: Innanför en linje från Clacton Pier till Reculvers och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Floden Medway och Swale	Under vintern: Innanför en linje från Colne Point till Whitstable Under sommaren: Innanför en linje från Clacton Pier till Reculvers och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Chichester	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2

Langstone Harbour	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Portsmouth	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Bembridge, Isle of Wight	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Cowes, Isle of Wight	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Southampton	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Floden Beaulieu	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Keyhaven Lake	Innanför Isle of Wight inom ett område som österut avgränsas av en linje mellan spiran på kyrktornet i West Wittering och Trinity Church i Bembridge och västerut av en linje mellan the Needles och Hurst Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Weymouth	Inom Portland Harbour och mellan floden Wey och Portland Harbour
Plymouth	Innanför en linje från Cawsand till Breakwater och Staddon och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Falmouth	Under vintern: Innanför en linje från St. Anthony Head till Rosemullion Under sommaren: Innanför en linje från St. Anthony Head till Nare Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Floden Camel	Innanför en linje från Stepper Point till Trebetherick Point och ut mot havet från farvattnen i zon 2
Bridgewater	Innanför sandbanken och ut mot havet från farvattnen i zon 2

Floden Avon (Avon)	<p>Under vintern: Innanför en linje från Blacknore Point till Caldicot Pill, Portskewett</p> <p>Under sommaren: Innanför en linje från Barry Pier till Steep Holm och därifrån till Brean Down och ut mot havet från farvattnen i zon 2</p>
Zon 2	
<i>Tjeckien</i>	
Lipnoreservoaren	
<i>Tyskland</i>	
Ems	Från en linje som går tvärsöver Ems nära inloppet till Papenburgs hamn mellan f.d. pumpstationen i Diemen och öppningen i fördämningen vid Halte till en linje som förbinder det f.d. Greetiel-fyrtornet och västra piren i hamninloppet i Eemshaven
Jade	Innanför en linje som förbinder f.d. fyren i Schillig och Langwardens kyrktorn
Weser	Från nordvästra hörnet av järnvägsbron i Bremen till en linje som förbinder Langwardens och Cappels kyrktorn, inklusive förgreningarna Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm och Schweiburg
Elbe med Büttzflether Süderelbe (från km 0,69 till mynningen i Elbe), Ruthenstrom (från km 3,75 till mynningen i Elbe), Wischhafener Süderelbe (från km 8,03 till mynningen i Elbe)	Från nedre gränsen för Hamburgs hamn till en linje som förbinder sjömärket i Döse och det västra hörnet av fördämningen i Friedrichskoog (Dieksand), inklusive tillflödena Nebelbe och Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau och Stör (i samtliga fall från mynningen till fördämningen)
Meldorfer Bucht	Innanför en linje som förbinder västra hörnet av fördämningen i Friedrichskoog (Dieksand) och västra pirhuvudet i Büsum
Eider	Från Giselau-kanalens mynning (km 22,64) till linjen mellan mitten av fästningen (Tränke) och fyrtornet i Vollerwiek
Gieslau-kanalen	Från mynningen i Eider till mynningen i Nord-Ostsee-Kanal
Flensburger Förde	Innanför en linje som förbinder Kegnäs fyrtorn och Birknack och norrut från gränsen mellan Tyskland och Danmark i Flensburger Förde
Schlei	Innanför en linje mellan pirhuvudena i Schleimünde
Eckernförder Bucht	Innanför en linje som förbinder Boknis-Eck och den nordvästra spetsen av fastlandet nära Dänisch Nienhof
Kieler Förde	Innanför en linje som förbinder Bülks fyrtorn och sjökrigsmonumentet i Laboe

Nord-Ostsee-Kanal inklusive Audorfer See och Schirnauser See	Från en linje som förbinder pirhuvuderna i Brunsbüttel till en linje som förbinder signalerna i Kiel-Holtenau, inklusive Obereidersee och Enge, Audorfer See, Borgstedter See och Enge, Schirnauser See, Flemluder See och Achterwehr-kanalen
Trave	Från nordvästra hörnet av lyftbron för järnvägen i Lübeck med Pötenitzer Wiek och Dasower See till en linje som förbinder de södra inre och de norra yttre pirhuvuderna i Travemünde
Leda	Från inloppet till yttre hamnen vid havsslussen i Leer till mynningen i Eems
Hunte	Från Oldenburgs hamn och från 140 m nedströms från Amalienbrücke i Oldenburg till mynningen i Weser
Lesum	Från Hammes och Wümmes sammanflöde (km 0,00) till mynningen i Weser
Este	Nedströms slussen i Buxtehude (km 0,25) till mynningen i Elbe
Lühe	Nedströms Au-Mühle i Horneburg (km 0,00) till mynningen i Elbe
Schwinge	Från det norra hörnet av Saltztor-slussen i Stade till mynningen i Elbe
Oste	Från 210 m över mittlinjen på trafikbron över Oste-fördämningen (km 69,360) till mynningen i Elbe
Pinnau	Från sydvästra hörnet av järnvägsbron i Pinneberg till mynningen i Elbe
Krückau	Från sydvästra hörnet av bron till/från Wedenkamp i Elmshorn till mynningen i Elbe
Stör	Från tidvattenmätaren i Rensing till mynningen i Elbe
Freiburger Hafenvriel	Från östra hörnet av slussen i Freiburg an der Elbe till mynningen i Elbe
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff och hamnområdet i Wismar	Ut mot havet till en linje mellan Hoher Wieschendorf Huk och Timmendorfs fyr och en linje som förbinder Gollwitzs fyr på ön Poel och Wustrow-halvöns södra udde
Warnow, inklusive Breitling och förgreningar	Nedströms från kvarndammen från norra hörnet av Geinitzbrücke i Rostock mot havet till en linje som förbinder de norra punkterna av Warnemündes västra och östra pirar
Farvatten som omges av fastlandet samt halvöarna Darß och Zingst och öarna Hiddensee och Rügen (inklusive hamnområdet i Stralsund)	Ut mot havet mellan halvön Zingst och ön Bock: till latitud 54° 26' 42' N öarna Bock och Hiddensee: till en linje som förbinder ön Bocks norra udde och ön Hiddensees södra udde ön Hiddensee och ön Rügen (Bug): till en linje som förbinder Neubessins sydvästra udde och Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Bodden ut mot havet till en linje från Thiessower Hakens östra udde (Südperd) till ön Rudens östra udde och vidare till ön Usedom norra udde (54° 10' 37' N, 13° 47' 51' Ö)
Ryck	Österut från Steinbecker-bron i Greifswald till förbindelselinjen över vågbrytarnas utskjutande delar
Farvatten som omges av fastlandet samt ön Usedom (Peenestrom, inklusive hamnområdet i Wolgast samt Achterwasser och Oder Haff)	Österut fram till gränsen till Polen i Stettiner Haff
Uecker	Från det sydvästra hörnet av trafikbron i Ueckermünde till förbindelselinjen över vågbrytarnas utskjutande delar

Anm.: När det gäller fartyg med hemmahamn i en annan stat ska artikel 32 i Ems-Dollart-fördraget av den 8 april 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602) beaktas.

Frankrike

Gironde från kilometertavlan (KP 48,50) till nedströmsdelen av spetsen av Ile de Patiras, till den transversala havsgräns som utgörs av linjen som förbinder Pointe de Grave med Pointe de Suzac

Loire från Cordemais (KP 25) till den transversala havsgräns som utgörs av linjen som förbinder Pointe de Mindin med Pointe de Penhoët

Seine från början av Tancarville-kanalen till den transversala havsgräns som utgörs av linjen från Cape Hode, på den högra stranden, till den punkt, på den vänstra stranden, där den planerade fördämningen möter kusten nedanför Berville

Vilaine från Arzal-dammen till den transversala havsgräns som utgörs av linjen som förbinder Pointe du Scal med Pointe du Moustoir

Genèvesjön

Ungern

Balatonsjön

Nederländerna

Dollard

Eems

Vadehavet (Waddenzee): inklusive förbindelselederna till Nordsjön

Ijsselmeer: inklusive Markermeer och IJmeer men exklusive Gouzee

Nieuwe Waterweg och Scheur

Caland-kanalen väster om Benelux-hamnen

Hollands Diep

Breeddiep, Beer-kanalen och de hamnar som är förbundna med den

Haringvliet och Vuile Gat: inklusive vattenvägarna mellan Goeree-Overflakkee å ena sidan och Vorne-Putten och Hoeksche Waard å andra sidan

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer och Brouwershavensche Gat: inklusive alla vattenvägar mellan Schouwen-Duiveland och Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde och Roompot: inklusive vattenvägarna mellan Walcheren, Noord-Beveland och Zuid-Beveland å ena sidan och Schouwen-Duiveland och Tholen å andra sidan exklusive Schelde–Rhen-kanalen

Schelde och Westerschelde och dess mynning mot havet: inklusive vattenvägarna mellan Zeeländska Flandern (Zeeuws-Vlaanderen) å ena sidan och Walcheren och Zuid-Beveland å andra sidan exklusive Schelde–Rhen-kanalen

Polen

Szczecinbukten

Kamieńbukten

Wislabukten

Puckviken

Włocławski reservoar

Śniardwysjön

Niegocinsjön

Mamrysjön

Sverige

Göta älv, i öster avgränsad av Götaälvbron och i väst av Älvsborgsbron

Förenade kungariket

SKOTTLAND	
Scapa Flow	Inom ett område begränsat av linjer dragna från Wharh på ön Flotta till martellotornet på South Walls, och från Point Cletts på ön Hoy till Thomsons triangelpunkt på ön Fara och därifrån till Gibraltar Pier på ön Flotta
Kyle of Durness	Söder om Eilean Dubh

Cromarty Firth	Innanför en linje mellan North Sutor och South Sutor
Inverness	Innanför en linje från Fort George till Chanonry Point
Findhorn Bay	Innanför sandbanken
Aberdeen	Innanför en linje från South Jetty till Abercromby Jetty
Montrose Basin	Väster om en linje som går nord-syd tvärsöver hamninloppet vid fyren Scurdie Ness
Floden Tay – Dundee	Innanför en linje från tidvattensbassängen (fiskbassängen) Dundee till Craig Head, East Newport
Firth of Forth och floden Forth	Innanför Firth of Forth, men inte öster om järnvägsbron över Forth
Dumfries	Innanför en linje från Airds Point till Scar Point
Loch Ryan	Innanför en linje från Cairn Point till Kircolm Point
Ayrs hamn	Innanför sandbanken
Clyde	Ovanför farvattnen i zon 1
Kyles of Bute	Mellan Colintrave och Rhubodach
Campbeltowns hamn	Innanför en linje från Macringan's Point till Ottercharach Point
Loch Etive	Inom Loch Etive ovanför Falls of Lora
Loch Leven	Ovanför bron i Ballachulish
Loch Linnhe	Norr om Corran Points fyr
Loch Eil	Hela sjön
Kaledoniska kanalen	Loch Lochy, Loch Oich och Loch Ness
Kyle of Lochalsh	Innanför Kyleakin, inte väster om Eilean Ban Light eller öster om Eileanan Dubha
Loch Carron	Mellan Stromemore och Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Innanför en linje från Ullapool Point Light till Aultnaharrie
Kylesku	Tvärsöver Loch Cairnbawn i området mellan Garbh Eileans östligaste punkt och Eilean na Rainichs västligaste punkt
Stornoway Harbour	Innanför en linje från Arnish Point till fyren i Sandwick Bay, nordvästra sidan

The Sound of Scalpay	Inte öster om Berry Cove (Scalpay) och inte väster om Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay och Tarberts hamn	Inom en distansminut från ön Harris strand
Loch Awe	Hela sjön
Loch Katrine	Hela sjön
Loch Lomond	Hela sjön
Loch Tay	Hela sjön
Loch Loyal	Hela sjön
Loch Hope	Hela sjön
Loch Shin	Hela sjön
Loch Assynt	Hela sjön
Loch Glascarnoch	Hela sjön
Loch Fannich	Hela sjön
Loch Maree	Hela sjön
Loch Gairloch	Hela sjön
Loch Monar	Hela sjön
Loch Mullardach	Hela sjön
Loch Cluanie	Hela sjön
Loch Loyne	Hela sjön
Loch Garry	Hela sjön
Loch Quoich	Hela sjön
Loch Arkaig	Hela sjön
Loch Morar	Hela sjön
Loch Shiel	Hela sjön
Loch Earn	Hela sjön
Loch Rannoch	Hela sjön

Prop. 2017/18:166
Bilaga 1

16.9.2016

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 252/151

Loch Tummel	Hela sjön
Loch Ericht	Hela sjön
Loch Fionn	Hela sjön
Loch Glass	Hela sjön
Loch Rimsdale/Loch nan Clàr	Hela sjön
NORDIRLAND	
Strangford Lough	Innanför en linje från Cloghy Point till Dogtail Point
Belfast Lough	Innanför en linje från Holywood till Macedon Point
Larne	Innanför en linje från Larne Pier till färjepiren på Island Magee
Floden Bann	Från den ända av vågbrytarna som ligger mot havet till Toome Bridge
Lough Erne	Upper Lough Erne och Lower Lough Erne
Lough Neagh	Inom två distansminuter från stranden
ENGLANDS ÖSTKUST	
Berwick	Innanför vågbrytarna
Warkworth	Innanför vågbrytarna
Blyth	Innanför de yttre pirhuvudena
Floden Tyne	Dunston Staithes till Tynes pirhuvuden
Floden Wear	Fatfield till Sunderlands pirhuvuden
Seaham	Innanför vågbrytarna
Hartlepool	Innanför en linje från Middleton Jetty till Old Pier Head Innanför en linje som förenar det norra pirhuvudet med det södra pirhuvudet
Floden Tees	Innanför en linje rakt västerut från Government Jetty till Tees Barrage
Whitby	Innanför pirhuvudena i Whitby
Floden Humber	Innanför en linje från North Ferriby till South Ferriby
Grimsby Dock	Innanför en linje från tidvattenbassängens västra pir till Fish Docks östra pir, norra kajen

Boston	Innanför New Cut
Dutch River	Hela kanalen
Floden Hull	Beverley Beck till floden Humber
Kielder Water	Hela sjön
Floden Ouse	Nedanför Naburn Lock
Floden Trent	Nedanför Cromwell Lock
Floden Wharfe	Från sammanflödet med River Ouse till Tadcaster Bridge
Scarborough	Innanför pirhuvudena i Scarborough
WALES OCH ENGLANDS VÄSTKUST	
Floden Severn	Norr om en linje rakt västerut från Sharpness Point (51° 43,4' N) till Llanthony och Maismore Weirs och ut mot havet från farvattnen i zon 3
Floden Wye	Vid Chepstow, norr om latitud (51° 38,0' N) till Monmouth
Newport	Norr om punkten där kraftledningarna korsar varandra vid Fifoots Points
Cardiff	Innanför en linje från South Jetty till Penarth Head och de inneslutna vattnen väster om Cardiff Bay Barrage
Barry	Innanför en linje som förbinder de mot havet liggande ändarna av vågbrytarna
Port Talbot	Innanför en linje som förbinder de mot havet liggande ändarna av vågbrytarna i floden Afan utanför hamndockorna
Neath	Innanför en linje som går rakt norrut från den mot havet liggande änden av Baglan Bay Tanker Jetty (51° 37,2' N, 3° 50,5' V)
Llanelli och Burry Port	Inom ett område avgränsat av en linje från västra piren i Burry Port till Whiteford Point
Milford Haven	Innanför en linje från södra Hook Point till Thorn Point
Fishguard	Innanför en linje som förenar de mot havet liggande ändarna av de norra och östra vågbrytarna
Cardigan	Innanför gatten vid Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Innanför de mot havet liggande ändarna av vågbrytarna

Aberdyfi	Innanför en linje från järnvägsstationen i Aberdyfi till sjömärket Twyni Bach Beacon
Barmouth	Innanför en linje från järnvägsstationen i Barmouth till Penrhyn Point
Portmadoc	Innanför en linje från Harlech Point till Graig Ddu
Holyhead	Inom ett område som avgränsas av huvudvågbrytaren och en linje från vågbrytarens huvud till Brynglas Point, Towyn Bay
Menaisundet	Innanför Menaisundet mellan en linje som förbinder Aber Menai Point med Belan Point och en linje som förbinder Beaumaris Pier med Pen-y-Coed Point
Conway	Innanför en linje från Mussel Hill till Tremlyd Point
Llandudno	Innanför vågbrytaren
Rhyl	Innanför vågbrytaren
Floden Dee	Ovanför Connah's Quay till pumpstationen vid Barrel Well Hill
Floden Mersey	Innanför en linje mellan Rock Lighthouse och North West Seaforth Dock, med utslutande av andra hamnbassänger
Preston och Southport	Innanför en linje från Lytham till Southport och innanför Preston Docks
Fleetwood	Innanför en linje från Low Light till Knott
Floden Lune	Innanför en linje från Sunderland Point till Chapel Hill fram till och inbegripet Glasson Dock
Barrow	Innanför en linje som förbinder Haws Point på Isle of Walney och Roa Island Slipway
Whitehaven	Innanför vågbrytaren
Workington	Innanför vågbrytaren
Maryport	Innanför vågbrytaren
Carlisle	Innanför en linje som förbinder Point Carlisle och Torduff
Coniston Water	Hela sjön
Derwentwater	Hela sjön
Ullswater	Hela sjön
Windermere	Hela sjön

SÖDRA ENGLAND	
Blakeney och Morston Harbour och inlopp	Öster om en linje som går söder om Blakeney Point till inloppet till floden Stiffkey
Floden Orwell och floden Stour	Floden Orwell innanför en linje från vågbrytaren i Blackmanshead till Landguard Point och ut mot havet från farvattnen i zon 3
Floden Blackwater	Alla vattenvägar innanför en linje från den sydvästligaste udden av ön Mersea till Sales Point
Floden Crouch och floden Roach	Floden Crouch innanför en linje från Holliwel Point till Foulness Point, inklusive River Roach
Floden Themsen och dess bifloder	Themsen ovanför en nordsydlig linje genom det östra yttersta hörnet av Denton Wharf Pier i Gravesend till Teddington Lock
Floden Medway och Swale	Floden Medway från en linje som dras från Garrison Point till Grain Tower, till Allington Lock; och Swale från Whitstable till Medway
Floden Stour (Kent)	Floden Stour ovanför mynningen till kajen vid Flagstaff Reach
Dovers hamn	Innanför linjer över de östra och västra inloppen till hamnen
Floden Rother	Floden Rother ovanför signalstationen för tidvatten vid Camber till Scots Float Sluice och till första slussen på floden Brede
Floden Adur och Southwick Canal	Innanför en linje över inloppet från hamnen i Shoreham till Southwick Canal Lock och till västra änden av Tarmac Wharf
Floden Arun	Floden Arun ovanför Littlehampton Pier till Littlehampton Marina
Floden Ouse (Sussex) Newhaven	Floden Ouse från en linje tvärsöver pirarna vid inloppet till hamnen i Newhaven till norra änden av North Quay
Brighton	Yttre hamnen i Brighton Marina innanför en linje från södra änden av West Quay till norra änden av South Quay
Chichester	Innanför en linje mellan Eastoke Point och kyrkspiran i West Wittering och ut mot havet från farvattnen i zon 3
Langstone Harbour	Innanför en linje mellan Eastney Point och Gunner Point
Portsmouth	Innanför en linje över hamninloppet från Port Blockhouse till Round Tower
Bembridge, Isle of Wight	Inom Bradings hamn
Cowes, Isle of Wight	Floden Medina innanför en linje från Breakwater Light på östra banken till House Light på västra banken

Southampton	Innanför en linje från Calshot Castle till Hook Beacon
Floden Beaulieu	Inom floden Beaulieu, men inte öster om en nordsydlig linje genom Inchmery House
Keyhaven Lake	Innanför en linje rakt norr ut från Hurst Point Low Light till Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Innanför linfärjan mellan Sandbanks och South Haven Point
Exeter	Innanför en östvästlig linje från Warren Point till sjöräddningsstationen mittemot Checkstone Ledge
Teignmouth	Inom hamnen
Floden Dart	Innanför en linje från Kettle Point till Battery Point
Floden Salcombe	Innanför en linje från Splat Point till Limebury Point
Plymouth	Innanför en linje från Mount Batten Pier till Raveness Point genom Drake's Islands. River Yealm innanför en linje från Warren Point till Misery Point
Fowey	Inom hamnen
Falmouth	Innanför en linje från St. Anthony Head till Pendennis Point
Floden Camel	Innanför en linje från Gun Point till Brea Hill
Floden Taw och floden Torridge	Innanför en linje i bäring 200° från fyren vid Crow Point till stranden vid Skern Point
Bridgewater	Söder om en linje rakt österut från Stert Point (51° 13,0' N)
Floden Avon (Avon)	Innanför en linje från Avonmouth Pier till Wharf Point, till Netham Dam

KAPITEL 2

Zon 3

Belgien

Maritima Schelde (nedströms från redde i Antwerpen)

Bulgarien

Donau: Från km 845,650 till km 374,100

Tjeckien

Reservoarer: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Nové Mlýny III, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko och Žermanice

Grustagssjöar: Ostrožná Nová Ves och Tovačov

Tyskland

Donau	Från Kelheim (km 2 414,72) till gränsen mellan Tyskland och Österrike vid Jochenstein
Rhen med Lampertheimer Altrhein (från km 4,75 till Rhen), Altrhein Stockstadt-Erfelden (från km 9,80 till Rhen)	Från gränsen mellan Tyskland och Schweiz till gränsen mellan Tyskland och Nederländerna
Elbe (Norderelbe) inklusive Süderelbe och Köhlbrand	Från Elbe-Seiten-Kanals mynning till nedre gränsen för Hamburgs hamn
Müritz	

Frankrike

Adour från Bec du Gave till havet

Aulne från Châteaulin-slussen till den transversala havsgräns som utgörs av Passage de Rosnoën

Blavet från Pontivy till Pont du Bonhomme

Calais-kanalen

Charente från bron vid Tonny-Charente till den transversala havsgräns som utgörs av linjen som passerar genom centrum av fyren nedströms på den vänstra stranden och genom centrum av Fort de la Pointe

Dordogne från sammanflödet med Lidoire till Bec d'Ambès

Garonne från bron vid Castet en Dorthe till Bec d'Ambès

Gironde från Bec d'Ambès till den transversala linjen vid KP 48,50 genom spetsen (nedströms) av Ile de Patiras

Hérault från hamnen i Bessan till havet, till den övre tidvattenlinjen

Isle från sammanflödet med Dronne till sammanflödet med Dordogne

Loire från sammanflödet med Maine till Cordemais (KP 25)

Marne från bron vid Bonneuil (KP 169bis900) och slussen vid Saint-Maur till sammanflödet med Seine

Rhen

Nive från Häitze-dammen vid Ustaritz till sammanflödet med Adour

Oise från Janville-slussen till sammanflödet med Seine

Orb från Sérignan till havet, till den övre tidvattenlinjen

Rhône från gränsen mot Schweiz till havet, med undantag för Petit Rhône

Saône från bron Pont de Bourgogne vid Chalon-sur-Saône till sammanflödet med Rhône

Seine från slussen vid Nogent-sur-Seine till början av Tancarville-kanalen

Sèvre Niortaise från slussen vid Marans vid den transversala havsgränsen mitt emot vakthuset vid mynningen

Somme från nedströmssidan av bron Pont de la Portelette vid Abbeville till viadukten på järnvägen mellan Noyelles och Saint-Valéry-sur-Somme

Vilaine från Redon (KP 89,345) till Arzal-dammen

Amancesjön

Annecysjön

Biscarossesjön

Bourgetsjön

Carcansjön

Cazauxsjön

Der-Chantecoqsjön

Guerlédansjön

Hourtinsjön

Lacanausjön

Orientsjön

Pareloupsjön

Parentissjön

Sanguinetsjön

Serre-Ponçonsjön

Templesjön

Kroatien

Donau: från km 1 295 + 500 till km 1 433 + 100

Floden Drava: från km 0 till km 198 + 600

Floden Sava: från km 210 + 800 till km 594 + 000

Floden Kupa: från km 0 till km 5 + 900

Floden Una: från km 0 till km 15

Ungern

Donau: Från km 1 812 till km 1 433

Donau Moson: från km 14 till km 0

Donau Szentendre: från km 32 till km 0

Donau Ráckeve: från km 58 till km 0

Floden Tisza: från km 685 till km 160

Floden Dráva: från km 198 till km 70

Floden Bodrog: från km 51 till km 0

Floden Kettős Körös: från km 23 till km 0

Floden Hármas Körös: från km 91 till km 0

Sió-kanalen: från km 23 till km 0

Velencesjön

Fertősjön

Nederländerna

Rhen

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwe, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, IJmuidens hamn, Rotterdams hamnområde, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordische Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch-kanalen, Boven Rijn, Pannersdensch-kanalen, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rhen-kanalen, Veerse Meer, Schelde-Rhen-kanalen till mynningen i Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Maas nedanför Venlo, Gooimeer, Europoort, Calandkanaal (öster om Benelux-hamnen), Hartelkanaal

Österrike

Donau: från gränsen till Tyskland till gränsen till Slovakien

Inn: från mynningen till Passau-Ingling kraftverk

Traun: från mynningen till km 1,80

Enns: från mynningen till km 2,70

March: till km 6,00

Polen

— Floden Biebrza från mynningen av Augustowski-kanalen till mynningen i floden Narew

— Floden Brda från sammanflödet med Bydgoski-kanalen i Bydgoszcz till mynningen i floden Wisła

- Floden Bug från mynningen av floden Muchawiec till mynningen i floden Narew
- Dąbieszön till gränsen med det inre havsvattnet
- Augustowski-kanalen från sammanflödet med floden Biebrza till statsgränsen, tillsammans med sjöarna längs kanalens lopp
- Bartnicki-kanalen från Ruda Woda-sjön till Bartężejsjön, tillsammans med Bartężejsjön
- Bydgoski-kanalen
- Elbląski-kanalen från Druznosjön till Jezioraksjön och Szeląg Wielki-sjön, tillsammans med dessa sjöar och sjöarna längs kanalens lopp, och en förgrening i riktning mot Zalewo från Jezioraksjön till och med Ewingisjön
- Gliwicki-kanalen tillsammans med Kędzierzyński-kanalen
- Jagielloński-kanalen från sammanflödet med floden Elbląg till floden Nogat
- Łęczański-kanalen
- Ślesięński-kanalen med sjöarna belägna längs denna kanals lopp och Goplosjön
- Żerański-kanalen
- Floden Martwa Wisła från floden Wisła i Przegalina till gränsen med det inre havsvattnet
- Floden Narew från mynningen av floden Biebrza till mynningen i floden Wisła, tillsammans med Zegrzyńskisjön
- Floden Nogat från floden Wisła till mynningen i Wislabukten
- Floden Noteć (övre) från Goplosjön till sammanflödet med Górnotecki-kanalen samt Górnotecki-kanalen och floden Noteć (nedre) från sammanflödet med Bydgoski-kanalen till mynningen i floden Warta
- Floden Nysa Łużycka från Gubin till mynningen av floden Oder
- Floden Oder från staden Racibórz till sammanflödet med floden östra Oder som övergår i floden Regalica från passagen Klucz-Ustowo, tillsammans med den floden och dess bifloder till Dąbieszön samt en förgrening av floden Oder från slussen Opatowice till slussen i staden Wrocław
- Floden västra Oder från dammen i Widuchowa (704,1 km av floden Oder) till gränsen mot det inre havsvattnet, tillsammans med bifloder samt passagen Klucz-Ustowo, som förenar floden östra Oder med floden västra Oder
- Floden Parnica och Parnicki-passagen från floden västra Oder till gränsen mot det inre havsvattnet
- Floden Pisa från Rośsjön till mynningen i floden Narew
- Floden Szarpawa från floden Wisła till mynningen i Wislabukten
- Floden Warta från Ślesięnskisjön till mynningen i floden Oder
- De stora masuriska sjöarnas system, omfattande de sjöar som förenas av de floder och kanaler som utgör ett huvudlopp från och med Rośsjön i Pisz till och med Węgorzewski-kanalen i Węgorzewo, tillsammans med sjöarna Seksty, Mikołajskie, Tały, Tałowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty och Święcajtty, tillsammans med Giżycki-kanalen och Niegociński-kanalen och Piękna Góra-kanalen, samt en förgrening från och med Ryńskisjön i Ryn till Nidzkisjön (fram till 3 km, till gränsen mot Nidzkisjöns naturreservat), tillsammans med sjöarna Beldany, Guzianka Mała och Guzianka Wielka
- Floden Wisła från mynningen av floden Przemsza till sammanflödet med Łęczański-kanalen samt från den kanalens mynning i Skawina till floden Wisłas mynning i Gdańsk-bukten, utom Włocławski-reservoaren

Rumänien

Donau: Från gränsen mellan Serbien och Rumänien (km 1 075) till Svarta havet vid Sulina-armen.

Donau-Svartahavskanalen (64,410 km lång): Från sammanflödet med floden Donau, vid km 299,300 av Donau vid Cernavodă (respektive km 64,410 av kanalen), till Constantas södra hamn–Agigea (km 0 av kanalen).

Poarta Albă–Midia Năvodari-kanalen (längd 34,600 km): Från sammanflödet med Donau–Svartahavskanalen vid km 29,410 vid Poarta Albă (respektive km 27,500 av kanalen) till Midia hamn (km 0 av kanalen)

Slovakien

Donau: från km 1 880,26 till km 1 708,20

Donaukanalen: från km 1 851,75 till km 1 811,00

Floden Váh: från km 0,00 till km 70,00

Floden Morava: från km 0,00 till km 6,00

Floden Bodrog: från km 49,68 till km 64,85

Reservoarer: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Sverige

Trollhätte kanal och Göta älv, från latitudparallellen genom Bastugrunds kummel till Götaälvbron

Sjön Mälaren

Stockholms hamnar, i nordväst avgränsade av Lidingöbron, i nordost av en linje genom fyren Elfviksgrund i bäring 135–315 grader, och i söder av Skurubron

Södertälje kanal och Södertälje hamnar, i norr avgränsade av Södertälje sluss och i söder av latitudparallellen N 59° 09' 00"

Förenade kungariket

SKOTTLAND	
Leith (Edinburgh)	Innanför vågbrytarna
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan Canal	Crinan till Ardrishaig
Kaledoniska kanalen	Kanalsektionerna
NORDIRLAND	
Floden Lagan	Lagan Weir till Stranmillis
ÖSTRA ENGLAND	
Floden Wear (inget tidvatten)	Gamla järnvägsbron, Durham till Prebends Bridge, Durham
Floden Tees	Uppströms från Tees-dammen

Grimsby Dock	Innanför slussarna
Immingham Dock	Innanför slussarna
Hull Docks	Innanför slussarna
Boston Dock	Innanför slussportarna
Aire and Calder Navigation	Goole Docks till Leeds; sammanflödet med Leeds–Liverpool-kanalen; Bank Dole junction till Selby (River Ouse Lock); Castleford Junction till Wakefield (fallande sluss)
Floden Ancholme	Ferriby Lock till Brigg
Calder and Hebble Canal	Wakefield (fallande sluss) till övre slussen i Broadcut
Floden Foss	Från (Blue Bridge-) sammanflödet med floden Ouse till Monk Bridge
Fosdyke Canal	Sammanflödet med floden Trent till Brayford Pool
Goole Dock	Innanför slussportarna
Hornsea Mere	Hela kanalen
Floden Hull	Från Struncheon Hill Lock till Beverley Beck
Market Weighton Canal	River Humber Lock till Sod Houses Lock
New Junction Canal	Hela kanalen
Floden Ouse	Från Naburn Lock till Nun Monkton
Sheffield and South Yorkshire Canal	Keadby Lock till Tinsley Lock
Floden Trent	Cromwell Lock till Shardlow
Floden Witham	Boston Sluice till Brayford Poole (Lincoln)
WALES OCH VÄSTRA ENGLAND	
Floden Severn	Ovanför Llanthony och Maisemore Weirs
Floden Wye	Ovanför Monmouth
Cardiff	Roath Park Lake
Port Talbot	Innanför de inneslutna dockorna

Swansea	Innanför de inneslutna dockorna
Floden Dee	Ovanför pumpstationen vid Barrel Well Hill
Floden Mersey	Dockorna (utom Seaforth Dock)
Floden Lune	Ovanför Glasson Dock
Floden Avon (Midland)	Tewkesbury Lock till Evesham
Gloucester	Gloucester City Docks Gloucester/Sharpness-kanalen
Hollingworth Lake	Hela sjön
Manchester Ship Canal	Hela kanalen och Salford Docks inklusive floden Irwell
Pickmere Lake	Hela sjön
Floden Tawe	Mellan havsfördämningen/marinan and Morfa Athletics Stadium
Rudyard Lake	Hela sjön
Floden Weaver	Nedanför Northwich
SÖDRA ENGLAND	
Floden Nene	Wisbech Cut och floden Nene till Dog-in a-Doublet Lock
Floden Great Ouse	Kings Lynn Cut och floden Great Ouse nedanför West Lynn Road Bridge
Yarmouth	Floden Yares mynning från en linje tvärsöver de norra och södra infartspirarnas ändar, inklusive Breydon Water
Lowestoft	Lowestofts hamn nedanför Mutford Lock till en linje tvärsöver den yttre hamnens infartspirar
Floden Alde och floden Ore	Ovanför inloppet till floden Ore till Westrow Point
Floden Deben	Ovanför inloppet till floden Deben till Felixstowe Ferry
Floden Orwell och floden Stour	Från en linje från Fagbury Point till Shotley Point vid floden Orwell till Ipswich Dock; och från en nordsydlig linje genom Erbarton Ness vid floden Stour till Manningtree
Chelmer & Blackwater Canal	Öster om Beeleigh Lock
Floden Themsen och dess bifloder	Themsen ovanför Teddington Lock till Oxford

Floden Adur och Southwick Canal	Floden Adur ovanför den västra ändan av Tarmac Wharf, och inom Southwick Canal
Floden Arun	Floden Arun ovanför Littlehampton Marina
Floden Ouse (Sussex), Newhaven	River Ouse ovanför norra ändan av North Quay
Bewl Water	Hela sjön
Grafham Water	Hela sjön
Rutland Water	Hela sjön
Thorpe Park Lake	Hela sjön
Chichester	Öster om en linje mellan Cobnor Point och Chalkdock Point
Christchurch	Inom Christchurchs hamn utom the Run
Exeter Canal	Hela kanalen
Floden Avon (Avon)	Bristol City Docks Netham Dam till Pulteney Weir

BILAGA II

TEKNISKA MINIMIKRAV FÖR FARKOSTER SOM TRAFIKERAR INRE VATTENVÅGAR I ZONERNA 1, 2, 3 OCH 4

De tekniska kraven för farkoster är de som anges i ES-TRIN-standardens 2015/1.

BILAGA III

OMRÅDEN FÖR EVENTUELLA YTTERLIGARE TEKNISKA KRAV FÖR FARKOSTER SOM TRAFIKERAR INRE VATTENVÅGAR I ZONERNA 1 OCH 2 SAMT ICKE FÖRBUNDNA INRE VATTENVÅGAR I ZON 3

Alla ytterligare tekniska krav som antas av en medlemsstat inom ramen för artikel 23.1 och 23.2 i detta direktiv, för farkoster som trafikerar den medlemsstatens territorium, ska begränsas till följande områden:

1. Definitioner
 - Nödvändiga för att förstå de ytterligare kraven
2. Stabilitet
 - Förstärkt konstruktion
 - Certifikat/intyg från ett erkänt klassificeringssällskap
3. Flödningsavstånd och fribord
 - Fribord
 - Flödningsavstånd
4. Vattentäthet i öppningar i skrovet och i överbyggnader
 - Överbyggnader
 - Dörrar
 - Fönster och skylight
 - Lastrumsluckor
 - Andra öppningar (ventilationsrör, avgasrör osv)
5. Utrustning
 - Ankare och ankarkättingar
 - Lanternor
 - Ljdsignaler
 - Kompass
 - Radar
 - Sändar- och mottagaranläggningar
 - Livräddningsutrustning
 - Tillgång till sjökort
6. Ytterligare krav för passagerarfartyg
 - Stabilitet (vindstyrka, kriterier)
 - Livräddningsutrustning
 - Fribord
 - Flödningsavstånd
 - Sikt från styrhytten

7. Konvojer och containertransport

- Koppling mellan skjutbogerare och lastpräm
 - Stabilitet hos farkoster eller lastpräm som transporterar containrar
-

BILAGA IV

OMRÅDEN FÖR EVENTUELLA BEGRÄNSNINGAR AV DE TEKNISKA KRAVEN FÖR FARKOSTER SOM TRAFIKERAR
INRE VATTENVÄGAR I ZONERNA 3 OCH 4

All sådan mindre omfattande tillämpning av de tekniska kraven som tillåts av en medlemsstat inom ramen för artikel 23.4 i detta direktiv för fartyg som uteslutande trafikerar vattenvägar i zonerna 3 och 4 på den medlemsstatens territorium ska begränsas till följande områden:

Zon 3

- Ankringsutrustning, inklusive ankarkättingarnas längd
- Hastighet (framåt)
- Kollektiva livräddningsredskap
- 2-avdelningsstatus
- Sikt från styrhytten

Zon 4

- Ankringsutrustning, inklusive ankarkättingarnas längd
- Hastighet (framåt)
- Livräddningsutrustning
- 2-avdelningsstatus
- Sikt från styrhytten
- Andra oberoende drivenhet

BILAGA V

NÄRMARE FÖRFARANDEMÄSSIGA BESTÄMMELSER

Artikel 2.01

Besiktningsoorgan

1. Besiktningsoorgan ska inrättas av medlemsstaterna.
2. Ett besiktningsoorgan ska bestå av en ordförande och experter.

I varje organ ska minst följande experter ingå:
 - a) En tjänsteman vid den myndighet som ansvarar för inlandssjöfarten.
 - b) En expert på konstruktion av fartyg för inlandssjöfart och maskiner i sådana fartyg.
 - c) En sjöfartsexpert som avlagt en båtförarexamen för inre vattenvägar, vilken ger innehavaren tillåtelse att framföra det fartyg som ska besiktigas.
3. Ordföranden och experterna i varje organ ska utses av myndigheterna i den medlemsstat där organet inrättats. När de inleder sitt uppdrag ska ordföranden och experterna skriftligen intyga att de kommer att utföra arbetet på ett fullständigt oberoende sätt. Tjänstemän behöver inte förelägga ett sådant intyg.
4. Besiktningsoorganen kan anlita hjälp från specialister i enlighet med tillämpliga nationella bestämmelser.

Artikel 2.02

(Utan innehåll)

Artikel 2.03

Uppvisning av farkosten för besiktning

1. Ägaren eller dennes ombud ska uppvisa farkosten olastad, rengjord och utrustad. Ägaren eller dennes ombud ska också lämna nödvändigt bistånd vid besiktningen, t.ex. tillhandahålla en lämplig arbetsbåt, ställa personal till förfogande och underlätta undersökningen av delar av skrovet eller installationer som inte är direkt åtkomliga eller synliga.
2. Vid första besiktningen ska besiktningsoorganet begära att farkosten är torrsatt för besiktningen. Besiktningsoorganet kan ge avkall på kravet på besiktning av torrsatt farkost om ett klassificeringsintyg eller ett intyg från ett erkänt klassificeringssällskap kan företes som visar att konstruktionen motsvarar klassificeringssällskapets krav eller om ett intyg företes som visar att en behörig myndighet redan har utfört en besiktning av torrsatt farkost för andra ändamål. Vid regelbunden besiktning eller besiktning i enlighet med artikel 14 i detta direktiv kan besiktningsoorganet kräva att besiktningen sker med farkosten torrsatt.

Besiktningsoorganet ska utföra driftprov vid en första besiktning av motorfartyg eller konvojer eller vid större modifieringar av framdrivnings- eller styrinrättningen.
3. Besiktningsoorganet kan kräva ytterligare driftprov och annan dokumentering. Denna föreskrift gäller även i byggnadsskedet.

Artikel 2.04

(Utan innehåll)

Artikel 2.05

(Utan innehåll)

Artikel 2.06

(Utan innehåll)

Artikel 2.07

Uppgifter på och ändringar av unionscertifikatet för inlandssjöfart

1. Farkostens ägare eller dennes ombud ska underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av en farkosts namn eller ägare, alla ommätningar och alla ändringar när det gäller registrering eller hemmahamn och ska skicka in unionscertifikatet för inlandssjöfart till den myndigheten för ändring.
2. Varje behörig myndighet får lägga till uppgifter på eller ändra unionscertifikatet för inlandssjöfart.
3. När en behörig myndighet gör ändringar eller lägger till uppgifter på ett unionscertifikat för inlandssjöfart ska den underrätta den behöriga myndighet som utfärdade unionscertifikatet för inlandssjöfart.

Artikel 2.08

(Utan innehåll)

Artikel 2.09

Periodisk besiktning

1. Farkosten ska genomgå en regelbunden besiktning innan giltighetstiden för unionscertifikatet för inlandssjöfart löper ut.
2. Den behöriga myndigheten ska på nytt fastställa giltighetstiden för unionscertifikatet för inlandssjöfart på grundval av resultatet av den besiktningen.
3. Giltighetstiden ska anges på unionscertifikatet för inlandssjöfart och meddelas den myndighet som utfärdade unionscertifikatet för inlandssjöfart.
4. Om ett unionscertifikat för inlandssjöfart ersätts av en ny version i stället för att dess giltighetstid förlängs ska det gamla unionscertifikatet för inlandssjöfart skickas tillbaka till den behöriga myndighet som utfärdade det.

Artikel 2.10

Frivillig besiktning

Farkostens ägare eller dennes ombud får när som helst begära en frivillig besiktning.

En sådan ansökan om besiktning ska beviljas.

Artikel 2.11

(Utan innehåll)

Artikel 2.12

(Utan innehåll)

Artikel 2.13

(Utan innehåll)

Artikel 2.14

(Utan innehåll)

Artikel 2.15

Kostnader

Farkostens ägare eller dennes ombud är skyldig att betala alla kostnader i samband med besiktningen av farkosten och utfärdandet av unionscertifikatet för inlandsjöfart, enligt en speciell uppsättning taxor som ska utarbetas av varje medlemsstat.

Artikel 2.16

Information

Den behöriga myndigheten får tillåta personer som kan styrka sitt välgrundade intresse att ta del av innehållet i ett unionscertifikat för inlandsjöfart och får tillhandahålla dessa personer utdrag eller kopior av unionscertifikaten för inlandsjöfart, som ska vara bestyrkta och identifierade som utdrag eller kopior.

Artikel 2.17

Register över unionscertifikat för inlandsjöfart

1. De behöriga myndigheterna ska bevara originalet eller en kopia av alla unionscertifikat för inlandsjöfart de utfärdar och på dessa ange alla uppgifter och ändringar samt alla indragningar och fall av ersättande av unionscertifikat för inlandsjöfart. De ska uppdatera det register som avses i artikel 17 i detta direktiv i enlighet därmed.

2. I syfte att vidta förvaltningsåtgärder för att upprätthålla navigationssäkerheten och underlätta vid navigering och för tillämpningen av artiklarna 2.02–2.15 i denna bilaga och av artiklarna 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 och 22 i detta direktiv kommer skrivskyddad åtkomst till registret i enlighet med den förlaga som anges i bilaga II att beviljas andra medlemsstaters behöriga myndigheter, avtalsstater i Mannheimkonventionen och, såvitt likvärdigt integritetsskydd garanteras, tredjeländer på basis av administrativa avtal.

Artikel 2.18

Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg

1. Det unika europeiska identifieringsnumret för fartyg (nedan kallat *europeiskt identifieringsnummer för fartyg*) ska bestå av åtta arabiska siffror i enlighet med bilaga II till detta direktiv.
2. Om inte farkosten har ett europeiskt identifieringsnummer för fartyg vid den tid då unionscertifikatet för inlandssjöfart utfärdas ska identifieringsnumret tilldelas farkosten av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där farkosten är registrerad eller har sin hemmahamn.

När det gäller farkoster från länder där ett europeiskt identifieringsnummer för fartyg inte kan tilldelas ska den behöriga myndighet som utfärdar unionscertifikatet för inlandssjöfart tilldela farkosten det europeiska identifieringsnummer som ska anges på unionscertifikatet för inlandssjöfart.

3. Farkostens ägare eller dennes ombud ska ansöka om tilldelning av ett europeiskt identifieringsnummer för fartyg hos den behöriga myndigheten. Ägaren eller dennes ombud ska också ansvara för att det europeiska identifieringsnummer för fartyg som anges på unionscertifikatet för inlandssjöfart fästs på farkosten.

Artikel 2.19

(Utan innehåll)

Artikel 2.20

Underrättelser

Varje medlemsstat eller dess behöriga myndigheter ska underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna eller andra behöriga myndigheter om följande:

- a) Namn och adresser för de tekniska enheter som, tillsammans med respektive nationell behörig myndighet, är ansvariga för tillämpningen av bilaga II.
- b) Det datablad som visas i bilaga II över de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstyper för vilka godkännande har utfärdats sedan den senaste underrättelsen.
- c) Erkända typgodkännanden för fartygsbaserade avloppsreningsystem baserade på andra standarder än dem som anges i bilaga II, för användning på medlemsstaternas nationella vattenvägar.
- d) Inom en månad från varje återkallande av ett typgodkännande och om skälen till ett sådant återkallande för fartygsbaserade avloppsreningsystem.
- e) Godkända specialankare efter en ansökan om att få minska ankarmassan, med angivande av ankarnas typbeteckning och den godkända minskningen av ankarmassan. Den behöriga myndigheten beviljar sökanden godkännande tidigast tre månader efter att ha underrättat kommissionen under förutsättning att den senare inte gör några invändningar.

-
- f) Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer för vilka de har utfärdat typgodkännande. Den relevanta underrättelsen ska innefatta det tilldelade typgodkännandenumret samt typbeteckningen, tillverkarens namn, namnet på innehavaren av typgodkännandet och datumet för typgodkännandet.
 - g) Behöriga myndigheter som är ansvariga för godkännande av specialföretag som kan utföra installation, utbyte, reparation eller underhåll av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer.
-

BILAGA VI

KLASSIFICERINGSSÄLLSKAP

Kriterier för erkännande av klassificeringssällskap

Klassificeringssällskap som ansöker om erkännande i enlighet med artikel 21 i detta direktiv ska uppfylla samtliga följande kriterier:

1. Klassificeringssällskapet ska kunna dokumentera en omfattande erfarenhet av att bedöma konstruktion och byggande av fartyg för inlandsjöfart. Klassificeringssällskapet ska tillämpa omfattande regler och föreskrifter för konstruktion, byggande och regelbunden besiktning av fartyg i inlandsjöfart, i synnerhet för beräkning av stabiliteten i enlighet med del 9 i de föreskrifter som bifogas ADN, som avses i bilaga II. Reglerna och föreskrifterna kommer att offentliggöras åtminstone på tyska, engelska, franska eller nederländska och ska kontinuerligt uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram. Reglerna och föreskrifterna får inte strida mot gällande bestämmelser i unionsrätten eller mot gällande internationella avtal.
2. Klassificeringssällskapet ska offentliggöra sitt fartygsregister årligen.
3. Klassificeringssällskapet får inte vara styrt av redare eller skeppsbyggare eller av andra som har kommersiella intressen i konstruktion, tillverkning, utrustande, reparation, drift eller försäkrande av fartyg. Klassificeringssällskapet får inte vara beroende av ett enda kommersiellt företag för sin inkomst.
4. Klassificeringssällskapet ska ha sitt huvudkontor, eller en filial med befogenhet att fatta beslut och vidta åtgärder inom alla områden som sällskapet ansvarar för enligt bestämmelserna för inlandsjöfart, i någon av medlemsstaterna.
5. Klassificeringssällskapet och dess experter ska ha ett gott rykte inom inlandsjöfarten; experterna ska kunna styrka sin yrkeskompetens. De ska agera på klassificeringssällskapets ansvar.
6. Klassificeringssällskapet ska ha en tillfredsställande personalstyrka för tekniska frågor, ledning, stödjande uppgifter, besiktning och forskning som ska stå i proportion till arbetsuppgifterna och till antalet klassade fartyg och som också ska svara för utvecklingen av kapacitet och uppdateringen av krav. Klassificeringssällskapet ska ha inspektörer i åtminstone en medlemsstat.
7. Klassificeringssällskapet ska styras av etiska regler.
8. Klassificeringssällskapet ska ledas och förvaltas på ett sådant sätt att sekretessen garanteras för den information som en medlemsstat begär.
9. Klassificeringssällskapet ska vara berett att lämna relevant information till en medlemsstat.
10. Klassificeringssällskapets ledning ska ha fastställt och dokumenterat sin policy samt sina mål och åtaganden när det gäller kvalitet och ska ha säkerställt att alla nivåer inom klassificeringssällskapet förstår, tillämpar och upprätthåller denna policy.
11. Klassificeringssällskapet ska ha utarbetat och genomfört, och ska upprätthålla, ett effektivt internt kvalitetssystem som baseras på relevanta delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder och som överensstämmer med EN ISO/IEC 17020:2004, enligt tolkningen i IACS Quality System Certification Scheme Requirements. Kvalitetssystemet ska certifieras av ett oberoende besiktningsorgan som har erkänts av förvaltningen i den stat där klassificeringssällskapet har sitt huvudkontor eller sin filial i enlighet med punkt 4, och som bland annat ska säkerställa att
 - a) klassificeringssällskapets regler och krav fastställs och upprätthålls på ett systematiskt sätt,
 - b) klassificeringssällskapets regler och krav följs,
 - c) kraven är uppfyllda för det lagstadgade arbete som klassificeringssällskapet har befogenhet att utföra,
 - d) ansvarsområden, befogenheter och inbördes förhållanden fastställs och dokumenteras för de anställda vars arbete påverkar kvaliteten på klassificeringssällskapets tjänster,

- e) allt arbete utförs under kontrollerade förhållanden,
 - f) det finns ett kontrollsystem för övervakning av de handlingar och det arbete som utförs av inspektörer och teknisk och administrativ personal som är direkt anställda av klassificeringssällskapet,
 - g) kraven för viktigt lagstadgat arbete som klassificeringssällskapet har befogenhet att utföra endast genomförs eller direkt övervakas av sällskapets särskilda inspektörer eller av särskilda inspektörer vid andra erkända klassificeringssällskap,
 - h) det införs ett system för utbildning av inspektörer och kontinuerlig uppdatering av inspektörernas kunskaper,
 - i) det förs register som visar att de föreskrivna standarderna uppnåtts inom de olika områden där tjänster utförs samt att kvalitetssystemet fungerar effektivt och
 - j) det finns ett övergripande system för planerad och dokumenterad internrevision av den kvalitetsrelaterade verksamheten på alla platser där verksamhet bedrivs.
12. Kvalitetssystemet ska certifieras av ett oberoende revisionsorgan som erkänts av förvaltningen i den medlemsstat där klassificeringssällskapet har sitt huvudkontor eller en filial i enlighet med punkt 4.
13. Klassificeringssällskapet ska förbinda sig att anpassa sina krav till unionens tillämpliga direktiv och att i god tid ge kommissionen all relevant information.
14. Klassificeringssällskapet ska förbinda sig att regelbundet samråda med redan erkända klassificeringssällskap för att garantera likvärdigheten när det gäller deras tekniska standarder och genomförandet av dessa, och bör tillåta företrädare för en medlemsstat och andra berörda parter att delta i utarbetandet av sällskapets regler och föreskrifter.

BILAGA VII

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 2006/87/EG	Det här direktivet
—	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
—	Artikel 3
Artikel 1	Artikel 4
—	Artikel 5
Artikel 9	Artikel 6.1 och 6.3
Artikel 8.1	Artikel 6.2 och 6.4
Artikel 8.4	Artikel 6.5
Artikel 3	Artikel 7
Artikel 4	Artikel 8
Artikel 11.2	Artikel 9
Artikel 11.1	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15
Artikel 18	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18
—	Artikel 19
Artikel 10	Artikel 20
—	Artikel 21
Artikel 17	Artikel 22
Artikel 5	Artikel 23
Artikel 6 har utgått till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG ⁽¹⁾	—
Artikel 7.1–7.3	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
—	Artikel 27
—	Artikel 28

Direktiv 2006/87/EG	Det här direktivet
Artikel 8.2 och 8.3	Artikel 29
—	Artikel 30
Artikel 20.1	Artikel 31
Artikel 20.2	—
Artikel 22	—
—	Artikel 32
Artikel 19	Artikel 33
—	Artikel 34
Artikel 24	Artikel 35
Artikel 21	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 37.1 och 37.2
Artikel 7.4	Artikel 37.3
—	Artikel 38
—	Artikel 39
Artikel 25	—
Artikel 26	—
Artikel 27	Artikel 40

(¹) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

Lagförslaget i promemorian Genomförande av EU-direktivet 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 3 kap. 1, 1 a, 1 b och 7 §§, 5 kap. 7 § och 7 kap. 11 och 11 a §§ och rubriken närmast före 3 kap. 1 a § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 21 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §²

Med erkänd organisation avses i denna lag 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.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/22/EU av den 13 maj 2013 om anpassning av vissa direktiv när det gäller transportpolitik med anledning av Republikens Kroatiens anslutning.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.

² Senaste lydelse 2013:986.

1 §³

Ett svenskt fartyg som har ett skrov med en största längd av minst 15 meter eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om den största längden hos skrovet överstiger 24 meter.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har *ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a §* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Fartyg och flytande utrustning som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

<i>Gemenskapscertifikat</i>	för	<i>Unionscertifikat</i>	för
inlandssjöfart		inlandssjöfart	

1 a §⁴

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

1. passagerarfartyg,
2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 eller flytande utrustning, och

3. andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m³.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Certifikatet ska medföras ombord i original.

1 b §⁵

Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska *Svenska* fartyg eller *svensk* flytande utrustning som endast

³ Senaste lydelse 2017:306.

⁴ Senaste lydelse 2013:986.

⁵ Senaste lydelse 2013:986.

vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något *gemenskapscertifikat enligt 1 a §*.

trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något *sådant certifikat som anges i 1 a § första stycket*.

7 §⁶

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har *ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a §* behöver inte ha något fribordscertifikat.

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fribordscertifikat.

5 kap.

7 §⁷

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

21 a §

Om ett unionscertifikat för inlandssjöfart har ersatts av ett nytt ska fartygets ägare eller redare på tillsynsmyndighetens anmodan komma in med det ersatta certifikatet till myndigheten.

⁶ Senaste lydelse 2013:986.

⁷ Senaste lydelse 2013:986.

11 §⁸

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *gemenskapscertifikat* för inlands-sjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *unionscertifikat* för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende 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, i lydelsen enligt kommissionens genomförandedirektiv 2014/111/EU.

11 a §⁹

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *gemenskaps-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *unions-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

-
1. Denna lag träder i kraft den 7 oktober 2018.
 2. Certifikat som har utfärdats med stöd av äldre bestämmelser gäller till och med de datum som följer av de bestämmelserna eller av beslutet.

⁸ Senaste lydelse 2017:306.

⁹ Senaste lydelse 2013:986.

Förteckning över remissinstanserna för promemorian Genomförande av EU-direktivet 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Efter remiss har yttranden lämnats av Regelrådet, Transportstyrelsen och Föreningen Svensk sjöfart.

Skärgårdsredarna, Sjöbefälsföreningen, SEKO och Maritimt forum har fått tillfälle att yttra sig men har inte lämnat något yttrande.

Lagförslaget i promemorian Överlåtelse av utfärdande av interimistiska sjöfartsskyddscertifikat till erkända sjöfartsskyddsorganisationer

Prop. 2017/18:166
Bilaga 4

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 21 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 a §¹

Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att

1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, eller

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004. 2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018.

¹ Senaste lydelse 2013:294.

Förteckning över remissinstanserna för promemorian Överlåtelse av utfärdande av interimistiska sjöfartsskyddscertifikat till erkända sjöfartsskyddsorganisationer

Efter remiss har yttranden lämnats av Polismyndigheten, Kustbevakningen, Transportstyrelsen och Föreningen Svensk sjöfart.

Det Norske Veritas, American Bureau Of Shipping, Bureau Veritas, Lloyd's Register och Rina har fått tillfälle att yttra sig men har inte lämnat något yttrande.

Lagförslaget i promemorian Nya utbildningar för personal på passagerarfartyg och på fartyg som trafikerar polarområden

Prop. 2017/18:166
Bilaga 6

Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att 2 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för *annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister.*

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för

1. annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister,

2. isnavigatörer.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *skall* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *ska* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2007:94.

Förteckning över remissinstanserna för promemorian Nya utbildningar för personal på passagerarfartyg och på fartyg som trafikerar polarområden

Efter remiss har yttranden lämnats av Kustbevakningen, Regelrådet, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Chalmers tekniska högskola AB och Föreningen Svensk sjöfart.

Linnéuniversitetet, Skärgårdsredarna, Sjöbefälsföreningen och SEKO Sjöfolk har fått tillfälle att yttra sig men har inte lämnat något yttrande.

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att 2 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för *annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister*.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för

- 1. annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister, och*
- 2. isnavigatörer.*

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *skall* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *ska* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2007:94.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 3 kap. 1, 1 a, 1 b och 7 §§, 5 kap. 7 § och 7 kap. 11 och 11 a §§ och rubriken närmast före 3 kap. 1 a § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 21 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §²

Med erkänd organisation avses i denna lag 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.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/22/EU av den 13 maj 2013 om anpassning av vissa direktiv när det gäller transportpolitik med anledning av Republiken Kroatiens anslutning.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, i den ursprungliga lydelsen.

3 kap.

1 §³

Ett svenskt fartyg som har ett skrov med en största längd av minst 15 meter eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om den största längden hos skrovet överstiger 24 meter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.

² Senaste lydelse 2013:986.

³ Senaste lydelse 2017:306.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har ett *gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a §* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Fartyg och flytande utrustning som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

för

Unionscertifikat för inlandssjöfart

för

1 a §⁴

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

1. passagerarfartyg,

2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 eller flytande utrustning, och

3. andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m³.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Havgående fartyg som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

Certifikatet ska medföras ombord i original.

1 b §⁵

Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något *gemen-*

Svenska fartyg eller *svensk* flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha

⁴ Senaste lydelse 2013:986.

⁵ Senaste lydelse 2013:986.

7 §⁶

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fribordscertifikat.

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fribordscertifikat.

5 kap.

7 §⁷

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

21 a §

Om ett unionscertifikat för inlandssjöfart har ersatts av ett nytt ska fartygets ägare eller redare på uppmaning av tillsynsmyndigheten återlämna det ersatta certifikatet till myndigheten.

⁶ Senaste lydelse 2013:986.

⁷ Senaste lydelse 2013:986.

11 §⁸

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *unionscertifikat* för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende 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, i lydelsen enligt kommissionens genomförandedirektiv 2014/111/EU.

11 a §⁹

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *gemenskaps-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *unions-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige, får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

-
1. Denna lag träder i kraft den 7 oktober 2018.
 2. Certifikat som har utfärdats med stöd av äldre bestämmelser gäller till och med de datum som följer av de bestämmelserna eller av beslutet om utfärdande.

⁸ Senaste lydelse 2017:306.

⁹ Senaste lydelse 2013:986.

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 21 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 a §¹

Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att

1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, eller

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2013:294.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2018-02-21

Närvarande: F.d. justitieråden Leif Thorsson och Lennart Hamberg
samt justitierådet Erik Nymansson

Reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart

Enligt en lagrådsremiss den 8 februari 2018 har regeringen (Näringsdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
3. lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Per Håvik.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 mars 2018

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Wallström, Y Johansson, Baylan, Bucht, Hultqvist, Regnér, Andersson, Hellmark Knutsson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Strandhäll, Shekarabi, Fridolin, Eriksson, Linde, Skog, Ekström, Eneroth

Föredragande: statsrådet Eneroth

Regeringen beslutar proposition Reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart