

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS DIREKTIV 1999/35/EF

af 29. april 1999

om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og
højhastighedspassagerfartøjer

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som led i den fælles transportpolitik må der vedtages yderligere foranstaltninger for at forbedre sikkerheden ved passagerbefordring til søs;
- (2) Fællesskabet er dybt foruroliget over skibssulykkerne med ro-ro-færger, som har resulteret i omfattende tab af menneskeliv; personer, der benytter ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer overalt i Fællesskabet, må med god ret kunne forvente og stole på et betryggende sikkerhedsniveau;
- (3) Rådet opfordrede i sin resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-passagerfærger⁽⁴⁾ Kommissionen til at forelægge

forslag til en ordning med obligatoriske syn af og obligatorisk kontrol med sikkerheden på alle ro-ro-passagerfærger, der besejler havne i Fællesskabet, herunder ret til at foretage undersøgelser af ulykker til søs;

- (4) især i lyset af omfanget af passagerbefordringen til søs inden for det indre marked er foranstaltninger på fællesskabsplan den mest effektive måde, hvorpå der kan fastsættes et fælles minimumssikkerhedsniveau for skibe overalt i Fællesskabet;

- (5) foranstaltninger på fællesskabsplan er den bedste måde til at sikre en ensartet gennemførelse af en række principper, der er vedtaget inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og undgå konkurrencefordrejning mellem forskellige havne i Fællesskabet og ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer;

- (6) i betragtning af proportionalitetsprincippet er et rådsdirektiv det rette juridiske instrument, da det giver medlemsstaterne en ramme for ensartet og obligatorisk anvendelse af de fælles sikkerhedsstandarder, samtidig med at det overlades til hver enkelt medlemsstat at afgøre, hvilke gennemførelsesinstrumenter der passer bedst til dens nationale system;

- (7) skibssikkerheden er i første række flagstaternes ansvar; enhver medlemsstat bør sikre, at de ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der fører dens flag, og de selskaber, der driver dem, opfylder sikkerhedskravene;

⁽¹⁾ EFT C 108 af 7.4.1998, s. 122.

⁽²⁾ EFT C 407 af 28.12.1998, s. 120.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 7. oktober 1998 (EFT C 328 af 26.10.1998, s. 82), Rådets fælles holdning af 21. december 1998 (EFT C 49 af 22.2.1999, s. 15) og Europa-Parlamentets afgørelse af 10. februar 1999 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ EFT C 379 af 31.12.1994, s. 8.

- (8) havnestatskontrol omfatter ikke regelmæssige, indgående forebyggende syn og kontrol af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer; det bør derfor ved hjælp af en ordning med regelmæssige obligatoriske inspektioner, der foretages af værtslandene, kontrolleres, at selskaberne og deres færger og fartøjer opfylder de sikkerhedsstandarder, der er vedtaget inden for IMO og, hvor det er relevant, på regionalt plan; der bør udstedes forbud mod, at selskaberne driver de pågældende færger og fartøjer, hvis inspektionerne afslører farlige afvigelser fra disse sikkerhedsstandarder;
- (9) dette direktiv er rettet til medlemsstaterne i deres egenskab af værtsstater; de forpligtelser, der pålægges dem i denne egenskab, er baseret på havnestaternes specifikke forpligtelser, der er i fuld overensstemmelse med De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 (UNCLOS);
- (10) med det formål at forbedre sikkerheden og undgå konkurrencefordrejning bør de fælles sikkerhedsstandarder gælde for alle de ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der, uanset hvilket flag de fører, sejler i fast rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat på både udenrigsruter og indenrigsruter i havområder, der ligger mere end 20 sømil fra kystlinjer, hvor skibbrudne kan bringes i land, idet medlemsstaterne har mulighed for at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler på indenrigsruter i havområder, der ligger mindre end 20 sømil fra en kystlinje;
- (11) det er nødvendigt, at værtsstaterne undersøger, om ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der besejler havne i Fællesskabet, opfylder en række harmoniserede krav om certificering og syn i flagstaten;
- (12) sådanne ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer bør ligeledes både under bygningen og i hele deres levetid opfylde de relevante klassifikationsstandarder med hensyn til konstruktion og vedligeholdelse af skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske installationer og kontrolanlæg og bør være udstyret med en sort boks (VDR), der opfylder de relevante internationale krav;
- (13) værtsstaterne bør kontrollere, om selskaber, der tilbyder sådanne tjenesteydelser, driver deres ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, så den størst mulige sikkerhed garanteres; andre interesserede medlemsstater end flagstaten kan deltage fuldt ud i alle undersøgelser af ulykker til søs;
- (14) det er af afgørende betydning at kontrollere, at myndighederne i tredjelandsflagstater tiltræder selskabernes forpligtelse til at samarbejde om enhver undersøgelse af en ulykke eller et uheld til søs og til at opfylde anerkendte organisations regler for klassifikation og, når det er relevant, certificering; disse myndigheder bør acceptere anvendelsen af harmoniserede syns- og certificeringsprocedurer;
- (15) for at sikre, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer til stadighed opfylder kravene i dette direktiv, bør værtsstaterne udføre syn inden en færges etablering og derefter med regelmæssige mellemrum, samt når der sker væsentlige ændringer af driftsbetingelserne;
- (16) for at mindske arbejdsbyrden for selskaberne bør der tages behørigt hensyn til tidligere kontrol og syn; ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer bør fritages for kravet om syn, hvis det tidligere er fastslået, at de opfylder dette direktivs krav til sejlads på tilsvarende ruter, og der bør gælde særlige ordninger for færger og fartøjer, der indsættes som erstatning; ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der er synet og godkendt af værtsstaten, bør ikke underkastes udvidede inspektioner i henhold til Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)⁽¹⁾;
- (17) medlemsstaterne bør samarbejde om at opfylde deres forpligtelser som værtsstater;
- ⁽¹⁾ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/42/EF (EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40).

(18) medlemsstaterne kan ved udførelsen af deres opgaver finde det nyttigt at søge bistand hos anerkendte organisationer, der opfylder kravene i Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed⁽¹⁾;

(19) ved planlægningen af synene bør der tages behørigt hensyn til tidsplanerne for ro-ro-færgernes og højhastighedspassagerfartøjernes drift og vedligeholdelse;

(20) medlemsstaterne bør sikre, at deres nationale retssystemer gør det muligt for dem selv og for alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i undersøgelsen af ulykker at deltage i, samarbejde om eller foretage undersøgelser på grundlag af bestemmelserne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker til søs; resultatet af sådanne undersøgelser bør offentliggøres;

(21) et sæt ledsageforanstaltninger vedrørende navigationsstyringssystemer, integrerede beredskabssystemer og lokale operative begrænsninger vil øge sikkerheden yderligere;

(22) for at gøre det muligt at føre tilsyn med dette direktivs anvendelse bør der oprettes en database på grundlag af de oplysninger, der indhentes i forbindelse med synene;

(23) der er behov for, at et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne bistår Kommissionen med den praktiske anvendelse af dette direktiv; det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods⁽²⁾, kan udøve denne funktion;

(24) dette udvalg kan tilpasse visse af dette direktivs bestemmelser for at bringe dem på linje med fællesskabs- eller IMO-bestemmelser og forbedre

ordningen for at tage hensyn til fremtidige ændringer i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen af 1974), som måtte træde i kraft, og sikre ensartet iværksættelse af ændringer i visse IMO-resolutioner, uden at direktivets anvendelsesområde udvides —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at fastlægge en ordning med obligatoriske syn, der skal give større garanti for sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på havne i Fællesskabets medlemsstater, og at sikre medlemsstaterne ret til at foretage, deltage i eller samarbejde om alle undersøgelser af ulykker eller uheld til søs på disse ruter.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv og dets bilag forstås ved:

a) »ro-ro-færge«: et søgående passagerskib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer

b) »højhastighedspassagerfartøj«: et hurtigtgående fartøj som defineret i regel X/1 i SOLAS-konventionen af 1974 med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende ændringer, og som befordrer flere end 12 passagerer

c) »passager«: enhver person bortset fra:

i) skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, og

ii) børn under et år

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Direktivet er ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF (EFT L 274 af 7.10.1997, s. 8).

⁽²⁾ EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/74/EF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7).

- d) »SOLAS-konventionen af 1974«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende protokoller og ændringer
- e) »kode for højhastighedsfartøjer«: den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i den af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen vedtagne resolution MSC 36(63) af 20. maj 1994 med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende ændringer
- f) »fast rutefart«: en række sejlads med ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejlads til og fra samme havn, der gennemføres uden mellemliggende anløb:
- i) enten i henhold til en offentliggjort fartplan
- ii) eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads
- g) »havområde«: et område, der er opført på en liste over havområder, der er opstillet i henhold til artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁽¹⁾
- h) »certifikater«:
- i) for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i udenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til SOLAS-konventionen af 1974 med de gældende ændringer tillige med de relevante dokumenter for udrustningen og i givet fald undtagelsescertifikater og driftstilladelser
- ii) for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til direktiv 98/18/EF tillige med de relevante dokumenter for udrustningen og i givet fald undtagelsescertifikater og driftstilladelser
- i) »undtagelsescertifikat«: et certifikat udstedt i henhold til regel I B/12(a)(vi) i SOLAS-konventionen af 1974
- j) »flagstatens administration«: de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet har ret til at føre
- k) »værtsstat«: en medlemsstat, hvis havne besejles i fast rutefart af en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj
- l) »udenrigsfart«: en sejlads fra en havn i en medlemsstat til en havn uden for den pågældende medlemsstat eller omvendt
- m) »indenrigsfart«: sejlads i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat
- n) »anerkendt organisation«: en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 94/57/EF
- o) »selskab«: et selskab, der driver en eller flere ro-ro-færger, og til hvilket der er udstedt et overensstemmelsesdokument i henhold til artikel 5, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger⁽²⁾, eller som driver højhastighedspassagerfartøjer, og til hvilket der er udstedt et overensstemmelsesdokument i henhold til regel IX/4 i SOLAS-konventionen af 1974 med de på datoen for dette direktivs vedtagelse gældende ændringer
- p) »kode for undersøgelse af ulykker til søs«: den kode for undersøgelse af ulykker og uheld til søs, som er vedtaget af IMO ved forsamlingens resolution A.849(20) af 27. november 1997
- q) »specifikt syn«: et syn udført af værtsstaten som anført i artikel 6 og 8
- r) »skibsinspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der af de kompetente myndigheder i en medlemsstat er behørigt bemyndiget til at udføre syn og inspektioner i tilknytning til certifikaterne, og som opfylder de i bilag VI fastsatte kriterier for kvalifikationer og uafhængighed
- s) »fejl og mangler«: forhold, der konstateres ikke at være i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.

⁽¹⁾ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14. Forordningen er ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 af 24.1.1998, s. 35).

*Artikel 3***Anvendelsesområde**

1. Dette direktiv finder anvendelse på alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der udfører sejlads i fast rutefart på en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører, når de sejler i udenrigsfart eller i indenrigsfart i havområder, der er omfattet af klasse A som anført i artikel 4 i direktiv 98/18/EF.

2. Medlemsstaterne kan anvende dette direktiv på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i indenrigsfart i andre havområder end de i stk. 1 anførte. I så fald finder de relevante regler anvendelse på alle ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der udfører sejlads på samme vilkår, uden forskelsbehandling med hensyn til flag, nationalitet eller selskabets hjemsted.

*Artikel 4***Førstegangskontrol af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer**

1. Inden en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i fast rutefart, eller senest 12 måneder efter den i artikel 19, stk. 1, anførte dato for så vidt angår en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der allerede er i fast rutefart på denne dato, kontrollerer værtsstaten, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer:

- a) medfører gyldige certifikater udstedt af flagstatens administration eller af en anerkendt organisation, der handler på dennes vegne
- b) har været synet med henblik på udstedelse af certifikater i overensstemmelse med de relevante procedurer og retningslinjer, der er knyttet som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.746(18) om retningslinjer for syn i henhold til den harmoniserede ordning for syn og certificering, og som er gældende på datoen for dette direktivs vedtagelse, eller med procedurer, der er udformet med samme formål
- c) er i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikation i reglerne fra en anerkendt organisation eller i regler, der af flagstatens administration accepteres som ækvivalente hermed, vedrørende konstruktion og vedligeholdelse af skrog, maskineri, elektriske installationer og kontrolanlæg

d) er udstyret med en sort boks (VDR), der kan levere informationer til brug for en eventuel undersøgelse af en ulykke. Denne sorte boks skal opfylde de standarder for ydeevne, der er fastsat i IMO-forsamlingens resolution A.861(20) af 27. november 1997, og være i overensstemmelse med de afprøvningsstandarder, der er fastsat i IEC-standard nr. 61996 (fra Den Internationale Elektriske Kommission). Der kan dog for sorte bokse, der skal monteres om bord på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der er bygget før dette direktivs vedtagelse, dispenseres fra nogle af kravene. Sådanne dispensationer og de vilkår, på hvilke de kan gives, vedtages efter proceduren i artikel 16

e) overholder de særlige krav til stabilitet, der er vedtaget på regionalt niveau og omsat i national lovgivning i overensstemmelse med meddelelsesproceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informations-samfundets tjenester⁽¹⁾, når driften i den pågældende region er omfattet af den nationale lovgivning, forudsat at disse krav ikke går videre end kravene i bilaget til resolution 14 fra SOLAS-konferencen 1995 (Stability Requirements Pertaining to the Agreement) og er meddelt generalsekretæren for IMO efter procedurerne i punkt 3 i nævnte resolution.

2. Stk 1, litra e), anvendes kun på højhastighedspassagerfartøjer, når det er relevant.

*Artikel 5***Førstegangskontrol af selskaber og flagstater**

Inden en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i fast rutefart, eller senest 12 måneder efter den i artikel 19, stk. 1, anførte dato for så vidt angår en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der allerede er i fast rutefart på denne dato, skal værtsstaten:

⁽¹⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Direktivet er ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

- 1) kontrollere, at selskaber, som driver eller planlægger at drive en sådan færge eller et sådant fartøj i fast rutefart:
 - a) træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de særlige krav, der er fastsat i bilag I til dette direktiv, overholdes, og over for de værtsstater, som er involveret i rutefarten, fremlægger bevis for, at bestemmelserne i dette stykke og i artikel 4 er overholdt
 - b) på forhånd vil tillade, at værtsstater eller enhver medlemsstat med en væsentlig interesse i sagen foretager, fuldt ud deltager i eller samarbejder om enhver undersøgelse af en ulykke eller et uheld til søs i henhold til artikel 12, og vil give dem adgang til informationer, der er hentet fra den sorte boks på deres færge eller fartøj, som er involveret i en sådan ulykke eller et sådant uheld
- 2) for så vidt angår sådanne færges og fartøjers, der fører et tredjeland's flag, kontrollere, at den pågældende flagstat har godkendt selskabets forpligtelse til at opfylde kravene i dette direktiv.

Artikel 6

Specifikke førstegangssyn

1. Inden en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i fast rutefart, eller senest 12 måneder efter den i artikel 19, stk. 1, nævnte dato for så vidt angår en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der allerede er i fast rutefart på denne dato, foretager værtsstaten et specifikt førstegangssyn i overensstemmelse med bilag I og III for at forvisse sig om, at ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet opfylder de fornødne betingelser for sikker drift i fast rutefart.
2. Når denne artikel finder anvendelse inden sejladsen påbegyndes, fastsætter værtsstaten en dato for det specifikke førstegangssyn, som skal foretages senest en måned efter modtagelsen af den dokumentation, der er nødvendig for at foretage den i artikel 4 og 5 nævnte kontrol.

Artikel 7

Særlige bestemmelser

1. Såfremt en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes på en anden fast rute, skal den

nye værtsstat tage størst muligt hensyn til den kontrol og de syn, der tidligere er udført på den pågældende færge eller det pågældende fartøj med henblik på sejlads på en tidligere fast rute, der er omfattet af dette direktiv. Hvis den nye værtsstat finder den tidligere udførte kontrol og de tidligere udførte syn fyldestgørende, og de er relevante for de nye driftsvilkår, er det ikke nødvendigt at anvende artikel 4, 5 og 6, inden ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes på den nye rute.

2. Artikel 4, 5 og 6 finder ikke anvendelse, når en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der opfylder bestemmelserne i dette direktiv, og som allerede sejler i fast rutefart, der er omfattet af dette direktiv, overføres til en anden fast rutefart, som de relevante værtsstater er enige om er af samme karakter, og når alle værtsstater er enige om, at den pågældende færge eller det pågældende fartøj opfylder kravene til sikker drift på den pågældende rute.

De berørte værtsstater kan efter anmodning fra et selskab på forhånd bekræfte, at de er enige om, at rutefarten er af samme karakter.

3. Når der som følge af uforudsete omstændigheder hurtigt må indsættes en anden ro-ro-færge eller et andet højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelsen af driften, og stk. 1 og 2 ikke kan anvendes, kan værtsstaten tillade færgen eller fartøjet at sejle, forudsat:

- a) at inspektion på stedet og kontrollen af de relevante dokumenter ikke giver anledning til bekymring for, at ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder kravene til sikker drift, og
- b) at værtsstaten inden en måned udfører den kontrol og de syn, som kræves i henhold til artikel 4, 5 og 6.

Artikel 8

Regelmæssige specifikke syn og andre syn

1. Værtsstaten skal hver tolvte måned udføre:

- et specifikt syn i overensstemmelse med bilag III, og
- et syn under en rutesejlds, hvis formål er at kontrollere så mange af de i bilag I, III og IV nævnte punkter, at værtsstaten kan være forvisset om, at færgen eller fartøjet fortsat opfylder kravene til sikker drift.

Et specifikt førstegangssyn i henhold til artikel 6 tæller som et specifikt syn med henblik på anvendelsen af denne artikel.

2. Værtsstaten udfører også et specifikt syn i overensstemmelse med bilag III, hver gang der på ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet foretages større reparationer, ombygninger eller forandringer, eller hvis der sker ændringer i ledelse eller flag eller overførsel til en anden klasse. Hvis der sker ændringer i ledelse eller flag eller overførsel til en anden klasse, kan værtsstaten dog under behørig hensyntagen til kontrol og syn, der tidligere er udført for skibet eller fartøjet, og forudsat at sikkerheden i driften for den pågældende færgе eller det pågældende fartøj ikke berøres af denne ændring eller overførsel, fritage skibet eller fartøjet for det specifikke syn, som er fastsat i dette stykke.

3. Såfremt der ved de i stk. 1 nævnte syn afsløres eller bekræftes fejl eller mangler i forhold til kravene i dette direktiv, som åbner mulighed for at udstede forbud mod drift, afholdes alle udgifterne til syn i en normal regnskabsperiode af selskabet.

Artikel 9

Meddelelse

En værtsstat giver omgående selskabet skriftlig meddelelse om resultatet af kontrol og syn, der er udført i henhold til artikel 4, 5, 6 og 8.

Artikel 10

Forbud mod drift

1. En værtsstat forbyder sejlds med en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj i fast rutefart

- a) hvis den ikke har været i stand til at fastslå, at kravene i artikel 4 og 5 er opfyldt
- b) hvis der under et af de i artikel 6 og 8 nævnte syn afsløres fejl og mangler, der indebærer umiddelbar fare for liv, færgen eller fartøjer, eller besætningen og passagererne

c) hvis der konstateres manglende overholdelse af de i bilag II opførte fællesskabsretsakter, som indebærer umiddelbar fare for liv, færgen eller fartøjet, eller besætningen og passagererne

d) hvis den ikke er blevet hørt af flagstaten om de i artikel 13, stk. 1 eller 5, nævnte forhold

indtil værtsstaten har konstateret, at faren er afværget og direktivets krav opfyldt.

Værtsstaten giver selskabet en fyldestgørende skriftlig begrundelse for beslutningen om at forbyde sejlds med en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj.

2. Såfremt der imidlertid konstateres fejl og mangler på en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj, der allerede sejler i fast rutefart, kræver værtsstaterne, at selskabet træffer de nødvendige foranstaltninger til omgående eller inden for en nærmere fastsat rimelig frist at udbedre disse fejl og mangler, hvis de ikke indebærer umiddelbar fare for liv, færgen eller fartøjet, eller besætningen og passagererne. Når fejlene og manglerne er udbedret, kontrollerer de pågældende værtsstater, at det er sket til deres fulde tilfredshed. Hvis dette ikke er tilfældet, nedlægger de forbud mod sejlds med færgen eller fartøjet.

3. Medlemsstaterne indfører og opretholder i overensstemmelse med deres nationale ret passende procedurer for selskabets ret til klage i tilfælde af et forbud mod sejlds. Klagen bør behandles hurtigt. En klage må ikke have til følge, at forbuddet automatisk suspenderes.

Den kompetente myndighed giver selskabet fyldestgørende oplysning om klageadgangen.

4. Når artikel 4, 5 og 6 finder anvendelse, inden en ro-ro-færgе eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i fast rutefart, skal beslutningen om at nedlægge forbud mod at lade et skib sejle træffes senest en måned efter det specifikke førstegangssyn og straks meddeles selskabet.

*Artikel 11***Procedurer vedrørende specifikke syn**

1. Ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der har gennemgået specifikke syn til den eller de involverede værtsstaters tilfredshed, fritages af denne eller disse værtsstater for udvidede inspektioner som anført i artikel 7, stk. 4, i Rådets direktiv 95/21/EF og fra udvidede inspektioner udelukkende begrundet i, at de tilhører kategorien »passagerskibe« som anført i artikel 7, stk. 1, og bilag V, litra A, punkt 3, i nævnte direktiv.

2. Administrationerne i to eller flere værtsstater, der er involveret i et specifikt syn af samme færge eller fartøj, samarbejder med hinanden. De specifikke syn foretages af et hold bestående af skibsinspektører fra den eller de involverede værtsstater. Såfremt der er behov for en kvalitativ vurdering af, om klasserelaterede bestemmelser er opfyldt, sikrer værtsstaterne, at holdet råder over den nødvendige ekspertise, eventuelt ved at lade en inspektør fra en anerkendt organisation deltage i det specifikke syn. Inspektørerne indberetter konstaterede fejl og mangler til værtsstaternes administrationer. Værtsstaten meddeler flagstaten disse oplysninger, hvis sidstnævnte stat ikke er en værtsstat, der er involveret i synet.

3. En involveret værtsstat kan efter anmodning påtage sig at udføre et syn på vegne af en anden involveret værtsstat.

4. Hvis et selskab anmoder derom, indbyder værtsstaterne administrationen i flagstaten, hvis denne stat ikke er en værtsstat, til at være repræsenteret ved ethvert specifikt syn i henhold til bestemmelserne i dette direktiv.

5. Værtsstaterne tager ved planlægningen af et syn i overensstemmelse med artikel 6 og 8 behørigt hensyn til tidsplanen for færgens eller fartøjets sejlads og vedligeholdelse.

6. Resultaterne af de specifikke syn optages i en rapport, hvis udformning fastlægges efter proceduren i artikel 16.

7. I tilfælde af varig uoverensstemmelse mellem værtsstater om opfyldelsen af kravene i artikel 4 og

artikel 5, stk. 1, meddeler administrationen i en værtsstat, der er involveret i et specifikt syn, omgående Kommissionen årsagerne til uoverensstemmelsen.

8. Kommissionen tager omgående skridt til at træffe en afgørelse efter proceduren i artikel 16.

*Artikel 12***Undersøgelse af ulykker**

1. Medlemsstaterne fastlægger inden for rammerne af deres respektive nationale retssystemer retsregler, som giver dem selv og alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen mulighed for at deltage i eller samarbejde om eller, hvor IMO-koden for undersøgelse af ulykker til søs åbner mulighed herfor, at foretage enhver undersøgelse af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer.

2. »Medlemsstat med en væsentlig interesse i sagen«, »stat med hovedansvaret for undersøgelsen« og »ulykker eller uheld til sø« defineres på samme måde som i IMO-koden for undersøgelse af ulykker til søs.

3. Hvis en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj kommer ud for et uheld eller en ulykke til søs, indledes undersøgelsesproceduren af den stat, i hvis territorialfarvand uheldet eller ulykken sker, eller hvis uheldet eller ulykken sker i et andet farvand, af den medlemsstat, som skibet eller fartøjet sidst har besøgt. Dette land beholder ansvaret for undersøgelsen og for samordningen med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvilken stat der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

4. Medlemsstater, der foretager, deltager i eller samarbejder om sådanne undersøgelser, sikrer, at undersøgelsen afsluttes så effektivt og hurtigt som muligt og under hensyntagen til koden for undersøgelse af ulykker til søs.

5. Medlemsstaterne sikrer, at rapporter med resultaterne af sådanne undersøgelser offentliggøres i overensstemmelse med punkt 12.3 i koden for undersøgelse af ulykker til søs og meddeles Kommissionen.

*Artikel 13***Ledsageforanstaltninger**

1. Medlemsstater, der udsteder eller anerkender et undtagelsescertifikat, arbejder sammen med den involverede værtsstat eller med flagstatens administration om forud for det specifikke førstegangssyn at løse eventuelle uoverensstemmelser om betimeligheden af undtagelserne.

2. Medlemsstaterne bør anvende kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationsordninger i overensstemmelse med IMO-resolution A.795(19) for at bistå ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer med at gennemføre rutefarten eller den del af den, for hvilken de er ansvarlige for sikkerheden, tilstrækkeligt sikkert.

3. Hver medlemsstat forsyner Kommissionen med kopier af de i artikel 11, stk. 6, nævnte synsrapporter med angivelse af IMO-identifikationsnummer, når et sådant findes. Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 16 træffe bestemmelse om, hvordan andre fartøjer skal tildeles et identifikationsnummer. Hvis to eller flere værtsstater er involveret i rutefarten, kan dataene leveres af den ene af disse værtsstater. Kommissionen opretter og vedligeholder en database indeholdende alle de data, medlemsstaterne leverer. Betingelserne for adgang til denne database fastlægges efter proceduren i artikel 16.

4. Medlemsstaterne sikrer, at selskaber, der driver ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart på deres havne, er i stand til at opretholde og implementere et integreret system for katastrofeberedskab om bord. Til dette formål baserer de sig på IMO-forsamlingens resolution A.852(20) om retningslinjer for en struktur for et integreret beredskabssystem. Hvis to eller flere medlemsstater er involveret som værtsstater i den faste rutefart, udarbejder de i fællesskab en beredskabsplan for de forskellige ruter.

5. Medlemsstaterne sikrer sig, at de af flagstatens administration er blevet fuldt inddraget i deres egen- skab af værtsstat, inden de udsteder driftstilladelse for højhastighedspassagerfartøjer i henhold til afsnit 1.9.3 i koden for højhastighedspassagerfartøjer. De sikrer fastsættelse eller opretholdelse af de driftsmæssige restriktioner, som er påkrævet på grund af lokale forhold og nødvendige for at beskytte liv, naturressourcer

og kystaktiviteter, og de træffer foranstaltninger til at sikre håndhævelse af sådanne restriktioner.

*Artikel 14***Samarbejde mellem værtsstater**

Værtsstater, der er involveret i den samme faste rute- trafik, skal samarbejde ved anvendelsen af dette direktiv.

*Artikel 15***Støtteforanstaltninger**

Medlemsstaterne underretter tredjelande, som der påhviler forpligtelser som flagstat eller forpligtelser svarende til en værtsstats for ro-ro-færger og høj- hastighedspassagerfartøjer, der er omfattet af dette direktiv, og som sejler mellem en medlemsstats havn og en havn i et tredjeland, om de krav, der ved dette direktiv pålægges alle selskaber, der driver fast rutetra- fik på en havn i Fællesskabet.

*Artikel 16***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hen- syn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i trakta- tens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tildeles de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden del- tager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstalt- ninger, når de er i overensstemmelse med udval- gets udtalelse.

b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overens- stemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kom- missionen straks Rådet et forslag til de for- anstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Har Rådet ved udløbet af en frist på otte uger regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet, ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede for- anstaltninger af Kommissionen.

*Artikel 17***Ændringsprocedure**

Efter proceduren i artikel 16 kan

- a) bilagene
- b) definitionerne
- c) henvisninger til fællesskabsretsakter og
- d) henvisninger til IMO-resolutioner

ændres, i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med gældende fællesskabs- og IMO-regler, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

Bilagene kan også ændres efter proceduren i artikel 16, når det er nødvendigt for at forbedre den ved direktivet fastsatte ordning, forudsat at direktivets anvendelsesområde ikke udvides.

*Artikel 18***Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter selv sanktionerne for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

*Artikel 19***Anvendelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. december 2000 og underretter straks Kommissionen herom.

2. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, litra d), finder anvendelse senest 30 måneder efter datoen for offentliggørelsen af IEC-standard nr. 61996, dog tidligst den 1. januar 2001.

3. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til alle de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

*Artikel 20***Vurdering af anvendelsen**

Tre år efter den dato, der er nævnt i artikel 19, stk. 1, vurderer Kommissionen på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne i henhold til artikel 13 anvendelsen af dette direktiv.

*Artikel 21***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 22***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 29. april 1999.

På Rådets vegne

W. MÜLLER

Formand

*BILAG I***SPECIFIKKE KRAV, SOM SELSKABERNE SKAL OPFYLDE**

(som anført i artikel 5, stk. 1, artikel 6 og 8)

Selskaberne skal om bord på deres ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer sikre:

1. at skibsføreren, inden færgen eller fartøjet begynder at sejle, får fyldestgørende informationer om adgangen til kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationssystemer, der kan bistå ham med at føre færgen eller fartøjet sikkert, og at han anvender de navigationsstyrings- og informationssystemer, der indføres af medlemsstaterne
 2. at de relevante bestemmelser i afsnit 2 til 6 i MSC-cirkulære 699 — Reviderede retningslinjer for instruktioner vedrørende passagerers sikkerhed — anvendes
 3. at en oversigt med arbejdsgangene om bord er opslået på et let tilgængeligt sted og indeholder:
 - a) arbejdsplanen til søs og i havn, og
 - b) angivelse af den maksimale sammenhængende arbejdstid eller den krævede minimumshviletid for det vagthavende mandskab
 4. at skibsføreren ikke på nogen måde hindres i at træffe afgørelser, som efter hans faglige skøn er nødvendige for sikker navigation og drift, især i hårdt vejr og høj sø
 5. at skibsføreren registrerer navigationsaktiviteter og uheld, som er af betydning for navigationssikkerheden
 6. at enhver form for beskadigelse eller varig bøjning af ydre porte og omgivende yderklædning, som kan påvirke færgens eller fartøjets integritet, samt alle fejl og mangler ved sikringsanordningerne for sådanne porte omgående rapporteres både til flagstatsadministrationen og til værtsstaten og omgående udbedres til deres tilfredshed
 7. at der foreligger en ajourført sejlplan, inden ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet afsejler. Ved udarbejdelsen af sejlplanen skal der tages behørigt hensyn til retningslinjerne i MSC-resolution ... (70) om retningslinjer for sejlplaner
 8. at generel information om servicefaciliteter og assistance til ældre og handicappede om bord bekendtgøres for passagererne og formidles i en udformning, som kan opfattes af synshæmmede.
-

*BILAG II***LISTE OVER DE FÆLLESSKABSRETSAKTER**

der henvises til i artikel 10, stk. 1, litra c)

- Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/74/EF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7)
 - Rådets direktiv 94/58/EF af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 28), når det er relevant. Direktivet er senest ændret ved direktiv 98/35/EF (EFT L 172 af 17.6.1998, s. 1)
 - Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger (EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14). Forordningen er ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 af 24.1.1998, s. 35).
-

*BILAG III***PROCEDURER VED SPECIFIKKE SYN**

(som anført i artikel 6 og 8)

1. Specifikke syn skal sikre, at lovfæstede krav, især krav vedrørende konstruktion, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske installationer, lastning, stabilitet, brandsikring, det maksimale antal passagerer, redningsmidler og transport af farligt gods, radiokommunikation og navigation, er opfyldt, og skal med henblik herpå, og når det er relevant, mindst omfatte:
 - igangsætning af nødgeneratoren
 - inspektion af nødbelysningen
 - inspektion af nødstrømkilden til radioanlæg
 - afprøvning af højttaleranlægget
 - brandøvelse, herunder demonstration af evnen til at benytte brandudrustning
 - funktionsprøvning af nødbrandpumpen med to brandslanger tilsluttet hovedbrandledningen
 - afprøvning af fjernstyret nødstop for brændselsforsyning til kedler og hoved- og hjælpemaskineri samt for ventilationsanlæg
 - afprøvning af fjernstyring og lokal styring af lukningen af brandspjæld
 - afprøvning af brandmelde- og -alarmsystemer
 - afprøvning af branddøres evne til at lukke tæt
 - funktionsprøvning af lænsepumper
 - lukning af vandtætte skotdøre både fra lokale og fra fjernbetjente kontrolpositioner
 - demonstration af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen
 - affiring af mindst én mand-over-bord båd og mindst ét overlevelsesfartøj til vandet, igangsætning og afprøvning af deres femdrifts- og styresystem og ombordtagning af dem fra vandet og placering af dem i fastgjort position om bord
 - kontrol af, at alle overlevelsesfartøjer og mand-over-bord både, der er opført i fortegnelsen, findes om bord
 - afprøvning af skibets eller fartøjets styreanlæg og hjælpestyreanlæg.
2. Specifikke syn skal omfatte kontrol af planer for vedligeholdelsessystemet om bord.
3. Ved alle specifikke syn skal opmærksomheden rettes mod, om besætningsmedlemmerne er fortrolige med og tilstrækkeligt trænet i sikkerhedsprocedurer, katastrofeberedskabsprocedurer, vedligeholdelse, arbejdsmetoder, passagerers sikkerhed, procedurer på broen og operationer, der involverer last og køretøjer. Søfolks evne til at forstå, og i givet fald give, ordrer og instruktioner og rapportere tilbage på det fælles arbejdssprog, som er anført i skibets logbog, kontrolleres. Dokumentationen for, at besætningsmedlemmerne har fuldført en særlig uddannelse, kontrolleres, især med hen-
syn til:
 - uddannelse i at lede en større menneskemængde
 - uddannelse i de forskellige procedurer

- sikkerhedsuddannelse for besætningsmedlemmer, der yder direkte sikkerhedsbistand til passagerer i passagerrummene og især til ældre og handicappede i en nødsituation, og
- krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd.

Det specifikke syn omfatter en vurdering af, om vagtskemaerne medfører urimelig træthed for især det vagthavende mandskab.

4. Certifikater for besætningsmedlemmernes kompetence, der er udstedt af tredjelande, anerkendes kun, hvis de er i overensstemmelse med reglement I/10 i den reviderede internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978 (STCW).

BILAG IV

VEJLEDENDE RETNINGSLINJER FOR SKIBSINSPEKTØRER, DER SKAL UDFØRE
UANMELDTE SYN UNDER EN RUTSEJLADS

(som anført i artikel 8, stk. 1)

1. *Information om passagerer*

Undersøgelse af, hvordan det sikres, at det antal passagerer, hvortil ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet (i det følgende benævnt »skibet«) er certificeret, ikke overstiges, og at systemet til registrering af information om passagerer overholder forskrifterne og virker efter hensigten. Undersøgelse af, hvordan information om det samlede antal passagerer formidles videre til skibsføreren og, i givet fald, hvordan passagerer, der foretager en tur/returrejse uden at gå i land, indregnes i det samlede antal passagerer på tilbageturen.

2. *Information om lastning og stabilitet*

Kontrol af, at der dér, hvor det er relevant, monteres og anvendes dybgangsmålere, og kontrol af, at der er truffet foranstaltninger til at sikre, at skibet ikke lastes for dybt, og at den relevante inddelingslastelinje ikke neddykkes. Kontrol af, at der foretages en last- og stabilitetsvurdering efter forskrifterne, at lastbiler og anden fragt vejes, hvis reglerne foreskriver det, og at tallene formidles til skibet til brug for vurderingen af lastning og stabilitet. Kontrol af, at havarikontrolplaner er opslået permanent, og at skibets officerer har fået udleveret hæfter med oplysninger om havarikontrol.

3. *Sikkerhed før afsejling*

Gennemgang af proceduren for sikring af skibet, inden det lægger fra kaj, herunder bekræftende meldinger om, at alle vand- og vejrtætte porte i yderklædningen er lukket, og at alle porte til vogndæk er lukket eller kun forbliver åbne, indtil bovvisiret er lukket; gennemgang af lukkeanordninger for porte i bov, agterstavn og sider samt montering af kontrollamper og tv-overvågning, der på broen viser, om de er åbne eller lukket. Eventuelle vanskeligheder med kontrollampenes funktion, især kontakter ved porte og døre, skal efterprøves og registreres.

4. *Sikkerhedsmeddelelser*

Gennemgang af rutinemæssige sikkerhedsmeddelelsers udformning samt skiltning med instruktioner og vejledning i procedurer i nødsituationer på det eller de relevante sprog. Kontrol af, at der gives en rutinemæssig sikkerhedsmeddelelse ved rejsens start, som kan høres i alle offentlige rum, herunder på åbne dæk, hvortil passagerer har adgang.

5. *Indførsler i logbogen*

Gennemgang af logbogen for at sikre, at der indføres oplysninger om lukning af vand- og vejrtætte porte og døre i bov, agterstavn og andre steder, afprøvning af vandtætte inddelingsdøre, afprøvning af styremaskine m. m. Kontrol af, at dybgang, fribord og stabilitet samt besætningens fælles arbejdsprog registreres i logbogen.

6. *Farligt gods*

Kontrol af, at enhver last af farligt eller forurenende gods fragtes i overensstemmelse med de relevante forskrifter og især, at der foreligger en erklæring om farligt og forurenende gods tillige med et manifest eller en stuvningsplan, der viser dets placering om bord, at det er tilladt at fragte dette bestemte gods med passagerskibe, og at det farlige og forurenende gods er korrekt mærket, etiketteret, stuvet, sikret og adskilt fra andet gods.

Kontrol af, at køretøjer med farligt og forurenende gods er korrekt mærket og sikret, at der, såfremt der fragtes farligt og forurenende gods, findes en kopi i land af det relevante manifest eller af stuvningsplanen, at skibsføreren er bekendt med oplysningspligten i henhold til direktiv 93/75/EØF og med instrukserne for de katastrofeprocedurer, der skal følges, og for ydelse af førstehjælp, såfremt der sker et uheld, der involverer det farlige gods eller de havforurenende stoffer. Kontrol af, at ventilationsanlægget på vogndækkene er i drift hele tiden og skrues op, når køretøjernes motorer er i gang, og at det på broen kan aflæses, at ventilationsanlægget på vogndækket er i drift.

7. Sikring af lastbiler

Gennemgang af, hvordan lastbiler sikres, f.eks. ved blokstuvning eller surring af de enkelte køretøjer, og om der findes tilstrækkeligt mange fastgøringspunkter. Gennemgang af foranstaltninger til sikring af lastbiler, når der sejles i hårdt vejr eller forventes hårdt vejr. I givet fald også gennemgang af, hvordan busser og motorcykler sikres. Konstatning af, om skibet har en lastsikringsmanual.

8. Vogndæk

Undersøgelse af, om speciallastrum og ro-ro-lastrum afpatruljeres løbende eller overvåges via et tv-overvågningssystem, så der kan holdes øje med køretøjernes bevægelser i hårdt vejr og med, om passagerer i strid med reglerne opholder sig på vogndækket. Kontrol af, at branddøre og indgange holdes lukket, og at der er opsat skilte for at holde passagererne borte fra vogndækkene, mens skibet sejler.

9. Lukning af vandtætte døre

Kontrol af, at reglerne i skibets operationelle instrukser for vandtætte inddelingsdøre overholdes, at der foretages de nødvendige afprøvninger, at fjernbetjeningen på broen af de vandtætte døre om muligt står på lokal betjening, at dørene holdes lukket ved nedsat sigtbarhed og i alle farlige situationer, og at besætningen er instrueret i, hvordan dørene betjenes, og er bekendt med de risici, der er forbundet med forkert brug af dørene.

10. Brandpatruljer

Det skal konstateres, om der opretholdes en effektiv patruljering, således at ethvert udbrud af brand opdages hurtigt. Patruljeringen bør omfatte speciallastrum, hvor der ikke er monteret et fast brandvisnings- og -alarmsystem, således at disse rum kan afpatruljeres som anført i punkt 8.

11. Kommunikation i nødsituationer

Kontrol af, at der i overensstemmelse med mønstringsrullen er tilstrækkeligt mange besætningsmedlemmer til at bistå passagererne i nødsituationer, og at de er let genkendelige og i stand til at kommunikere med passagererne i en nødsituation, idet der skal tages hensyn til en hensigtsmæssig og passende kombination af følgende faktorer:

- a) det eller de sprog, der tales af hovedparten af passagererne på en bestemt rute
- b) sandsynligheden for, at beherskelse af et elementært engelsk ordforråd til formidling af grundlæggende instruktioner kan sikre kommunikationen med en passager, der har brug for assistance, uanset om passageren og det pågældende besætningsmedlem taler samme sprog
- c) eventuelt behov for at kunne kommunikere i en nødsituation med andre midler (f. eks. ved demonstration, hånd- eller fingertegn eller henvisning til placeringen af instruktioner, mønstringssteder, redningsmidler eller evakueringsveje, såfremt der ikke kan kommunikeres mundtligt)
- d) i hvilket omfang der er givet passagererne fyldestgørende sikkerhedsinstruktioner på deres modersmål
- e) de sprog, på hvilke meddelelser i nødsituationer udsendes via højtaleranlægget i en nødsituation eller under en øvelse for at give passagererne den nødvendige vejledning og gøre det lettere for besætningsmedlemmerne at assistere passagererne.

12. *Fælles arbejdsprog for besætningsmedlemmerne*

Det kontrolleres, at der anvendes et fælles arbejdsprog for at sikre, at besætningsmedlemmerne fungerer effektivt i sikkerhedsanliggender, samt at dette arbejdsprog er registreret i skibets logbog.

13. *Sikkerhedsudstyr*

Kontrol af, at redningsmidler og brandbekæmpelsesudstyr, herunder branddøre og andre former for konstruktiv brandsikring, som let kan inspiceres, vedligeholdes, og at brandkontrolplaner er opslået permanent, eller at skibets officerer har fået udleveret hæfter indeholdende tilsvarende information, at redningsveste er anbragt korrekt, og at placeringen af redningsveste til børn er tydeligt afmærket, at lastningen af køretøjer ikke forhindrer funktionen af brandsikringsanordninger, nødafbrydere, kontrolanordninger til klapventiler osv., som måtte være placeret på vogndækene.

14. *Navigations- og radioudstyr*

Kontrol af, at navigations- og radiokommunikationsudstyret, herunder EPIRB (emergency position-indicating radio beacons), er funktionsdygtigt.

15. *Ekstra nødbelysning*

Kontrol af, at der er monteret ekstra nødbelysning i overensstemmelse med forskrifterne, og at fejl og mangler ved nødbelysningen registreres.

16. *Flugtveje*

Kontrol af, at afmærkningen er i overensstemmelse med gældende bestemmelser, og at alle flugtveje er oplyst via både hovedstrømkilden og nødstrømkilderne, at køretøjer ikke blokerer for flugtvejene, hvor disse krydser eller passerer vogndæk, og at alle udgange, især udgange fra toldfrie butikker, som i visse tilfælde har vist sig at være blokeret af varestabler, holdes fri.

17. *Driftsmanual*

Kontrol af, at kopier af driftsmanualen er udleveret til skibsføreren og de ledende skibsofficerer, at andre kopier er til rådighed for alle besætningsmedlemmer og desuden, at der findes checklister for klargøring til afsejling samt andre operationer.

18. *Renholdelse af maskinrum*

Kontrol af, at maskinrummet holdes rent, og at alle vedligeholdelsesprocedurer følges.

19. *Bortskaffelse af affald*

Kontrol af, at der findes tilfredsstillende ordninger for håndtering og bortskaffelse af affald.

20. *Vedligeholdelsesplaner*

Alle selskaber bør operere med specifikke stående ordrer omfattende planer for et vedligeholdelsessystem for alle sikkerhedsrelaterede områder, herunder døre og åbninger i bov, agterstavn og sider, samt lukkeanordninger for disse, men også omfattende vedligeholdelse af maskinrum og sikkerhedsudstyr. Der bør foreligge planer for periodisk afprøvning af alle punkter for at opretholde det højeste mulige sikkerhedsniveau. Der bør foreligge procedurer for registrering af fejl og mangler og for bekræftelse af, at de er korrekt udbedret, således at skibsføreren og den udpegede per-

son i land inden for selskabets ledelsesstruktur er bekendt med fejl og mangler og underrettes, når de er udbedret inden for en nærmere fastsat frist. Periodisk funktionsprøvning af lukkeanordninger for den indre og ydre bovport bør omfatte kontrollamper, overvågningsudstyr og eventuelle spygatter i rummene mellem bovvisiret og den indre port og især lukkemekanismerne og de dertil hørende hydrauliske systemer.

21. *Under sejlads*

Under sejlads bør det kontrolleres, at skibet ikke har taget for mange passagerer om bord, og at der forefindes siddepladser, samt at korridorer, trapper og nødudgange ikke blokeres af bagage eller passagerer, der ikke har kunnet finde siddeplads. Det bør også kontrolleres, at alle passagerer har forladt vogndækket, inden skibet afsejler, og at de først får adgang til vogndækket igen, umiddelbart inden skibet lægger til kaj.

BILAG V

KRITERIER FOR SKIBSINSPEKTØRERS KVALIFIKATIONER OG UAFHÆNGIGHED

(som anført i artikel 2, litra r))

1. Skibsinspektører skal af medlemsstatens kompetente myndigheder være bemyndiget til at udføre de i artikel 6 anførte specifikke syn.
 2. Skibsinspektører skal enten
 - have arbejdet mindst et år som flagstatsinspektør hos de kompetente myndigheder i en medlemsstat, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med SOLAS-konventionen af 1974, og
 - være i besiddelse af:
 - a) bevis som skibsfører, som sætter dem i stand til at tage kommandoen over et skib på 1 600 BT og derover (jf. STCW, reg. II/2), eller
 - b) bevis som maskinchef, der sætter dem i stand til at udføre dette arbejde om bord på et skib, hvis hovedmaskineri har en maskineffekt på 3 000 kW og derover (jf. STCW, reg. III/2), eller
 - c) eksamensbevis fra en medlemsstat som skibssingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år, og
 - hvis de har de under litra a) eller b) nævnte uddannelser, i en periode på mindst fem år have arbejdet til søs som dæksofficer eller maskinofficereller
 - have fuldført en relevant universitetsuddannelse eller en tilsvarende uddannelse i en medlemsstat, og
 - være uddannet på og udgået fra en skole for skibsinspektører i en medlemsstat, og
 - have arbejdet mindst to år som flagstatsinspektør hos de kompetente myndigheder i en medlemsstat, hvor de har været beskæftiget med syn og certificering i overensstemmelse med SOLAS-konventionen af 1974.
 3. Skibsinspektører skal kunne kommunikere mundtligt og skriftligt med søfolk på det mest talte sprog til søs.
 4. Skibsinspektører skal have passende kendskab til bestemmelserne i SOLAS-konventionen af 1974 og til de relevante procedurer i dette direktiv.
 5. Skibsinspektører, der udfører specifikke syn, må ikke have nogen kommerciel interesse hverken i det berørte selskab eller i noget andet selskab, der opererer på en fast rute til og fra den involverede værtsstat, eller i de inspicerede ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer, og må heller ikke være ansat i eller udføre arbejde for ikke-statslige organisationer, som foretager lovfæstede syn eller klassifikationssyn eller udsteder certifikater for den pågældende ro-ro-færge eller det pågældende højhastighedspassagerfartøj.
 6. Skibsinspektører, der ikke opfylder ovennævnte kriterier, kan alligevel godkendes, hvis de var ansat af den kompetente myndighed for lovfæstede syn og havnestatskontrolinspektioner på det tidspunkt, hvor direktiv 95/21/EF blev vedtaget.
-