

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2110**af 15. november 2017****om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) EU-retten om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer stammer fra 1999. Det er nu nødvendigt at ajourføre denne ret for at tage højde for de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af havnestatskontrolordningen, som blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF ⁽³⁾, og de erfaringer, der er indhøstet gennem anvendelsen af Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol, som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982.
- (2) Kvalitetskontrollen under programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit) viser, at Unionens retlige rammer for passagerskibssikkerhed har ført til et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe i Unionen. Den viser også, at der, som et resultat af den måde hvorpå EU-ret om passagersikkerhed har udviklet sig over tid som reaktion på forskellige behov og situationer, er en vis grad af overlap og dobbeltarbejde, som kan og bør strømlines og forenkles for at mindske den administrative byrde for skibsejere samt for at rationalisere det arbejde, der kræves af medlemsstaternes søfartsmyndigheder.
- (3) De fleste medlemsstater kombinerer allerede, hvor det er muligt, obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe i rutefart med andre typer syn og inspektioner, dvs. flagstatssyn og havnestatskontrolinspektioner. For yderligere at reducere inspektionsarbejdet og for at maksimere den tid, hvor skibe eller fartøjer kan udnyttes kommercielt, samtidig med at der fortsat sikres høje sikkerhedsstandarder, bør fartøjer, der er underlagt havnestatskontrolinspektioner, derfor overføres, så de falder inden for anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF. Nærværende direktivs anvendelsesområde bør begrænses til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart mellem havne i en medlemsstat eller mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjet fører den pågældende medlemsstats flag. Med hensyn til ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart mellem en medlemsstat og et tredjeland bør direktiv 2009/16/EF finde anvendelse, hvis fartøjet ikke fører den pågældende medlemsstats flag.
- (4) Begrebet »værtsstat« blev indført ved Rådets direktiv 1999/35/EF ⁽⁴⁾ for at lette samarbejdet med tredjelands forud for udvidelsen af Unionen i 2004. Dette begreb er ikke længere relevant og bør derfor udgå.

⁽¹⁾ EUT C 34 af 2.2.2017, s. 176.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 4.10.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2017.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

⁽⁴⁾ 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 (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

- (5) I henhold til direktiv 1999/35/EF skal værtsstater en gang hver 12. måned udføre et specifikt syn og et syn under en rutesejlad. Selv om formålet med dette krav var at sikre, at disse to inspektioner udføres med et tilstrækkeligt tidsinterval mellem dem, har Refit-kvalitetskontrollen vist, at dette ikke altid er tilfældet. For at gøre inspektionsordningen klarere og sikre, at der er en harmoniseret inspektionsramme, der garanterer et højt sikkerhedsniveau, under hensyntagen til passagertjenestens fælles behov, bør det præciseres, at de to årlige inspektioner bør finde sted regelmæssigt med ca. seks måneder mellem dem. Hvis fartøjet er i drift, bør der være mindst fire og højst otte måneder mellem disse på hinanden følgende inspektioner.
- (6) Direktiv 1999/35/EF omhandler i højere grad »syn« end »inspektioner«. Ordet syn anvendes i internationale konventioner til at angive flagstaters forpligtelse til at kontrollere, at skibe overholder internationale standarder, og udstede eller eventuelt forny certifikater. Den særlige inspektionsordning for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart kan dog ikke anses for at være et syn, og de relevante inspektionsformularer er ikke og kan ikke anses for at være sødygtighedscertifikater. Derfor bør ordet »syn« erstattes af »inspektion«, når der henvises til specifikke inspektioner, som i øjeblikket er fastsat i direktiv 1999/35/EF.
- (7) På grund af deres særlige risikoprofil bør det prioriteres at inspicere ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer regelmæssigt. Enhver inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF, bør medregnes i det samlede antal årlige inspektioner, som hver medlemsstat udfører.
- (8) Omkostninger i forbindelse med inspektioner, der fører til forbud mod sejlad, bør afholdes af selskabet.
- (9) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan og de indhøstede erfaringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på, om nødvendigt, ikke at anvende ændringer af internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv og med henblik på ajourføring af de tekniske specifikationer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ⁽¹⁾. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (10) Direktiv 2009/16/EF bør ændres for at sikre, at indholdet og hyppigheden af inspektioner af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer bibeholdes. Særlige bestemmelser for inspektioner og kontroller af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, som kan underlægges havnestatskontrol, bør derfor introduceres i direktiv 2009/16/EF.
- (11) Ved udførelsen af inspektioner i henhold til direktiv 2009/16/EF bør der gøres alt for at undgå, at et skib unødvendigt tilbageholdes eller forsinkes.
- (12) Det er vigtigt at tage højde for besætningens leve- og arbejdsforhold om bord og dens medlemmers uddannelse og kvalifikationer, da der er en tæt indbyrdes forbindelse mellem sundhed, sikkerhed og sociale hensyn.
- (13) På baggrund af den fulde cyklus for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds kontrolbesøg bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af dette direktiv senest syv år efter fristen for gennemførelsen af dette direktiv og rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.
- (14) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater urimeligt store administrative byrder bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv i henhold til en bagatelregel, hvilket indebærer, at sådanne medlemsstater ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe de opfylder visse kriterier.
- (15) Målene for dette direktiv, nemlig at sørge for en sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne i betragtning af den betydning, som personbefordring til søs har for det indre marked, og i lyset af den grænseoverskridende karakter af driften af

⁽¹⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

sådanne skibe og fartøjer i Unionen og på internationalt plan, men kan bedre nås på EU-plan ved at etablere et fælles sikkerhedsniveau og undgå konkurrencefordrejning; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (16) For at øge den retlige klarhed og sammenhæng og af hensyn til antallet af ændringer bør direktiv 1999/35/EF ophæves, og direktiv 2009/16/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler:
 - a) i rutefart mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjet fører den pågældende medlemsstats flag, eller
 - b) i indenrigsrutefart i havområder, hvor skibe i klasse A må sejle i overensstemmelse med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF ⁽¹⁾.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der falder ind under direktiv 2009/16/EF.
3. Medlemsstaterne kan anvende dette direktiv på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i indenrigsrutefart i andre havområder end de i stk. 1, litra b), omhandlede havområder.
4. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som kan dokumentere, at af det samlede årlige antal individuelle fartøjer, der i løbet af de tre foregående år har anløbet deres flodhavne, er under 5 % passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, som er omfattet af dette direktiv, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv bortset fra forpligtelsen fastsat i andet afsnit.

De medlemsstater, der ikke har søhavne, giver senest den 21. december 2019 Kommissionen meddelelse om det samlede antal fartøjer og antallet af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der anløb deres havne i løbet af den i første afsnit omhandlede treårsperiode, og underretter herefter årligt Kommissionen om enhver væsentlig ændring af ovennævnte tal.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »ro-ro-passagerskib«: et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- 2) »højhastighedspassagerfartøj«: et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- 3) »Solas 74«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974, herunder protokoller og ændringer dertil, i dens gældende affattelse

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

- 4) »kode for højhastighedsfartøjer«: den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i den af IMO's Søsikkerhedskomiteé vedtagne resolution MSC.36(63) af 20. maj 1994, eller den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer fra 2000 (HSC-koden af 2000), som er indeholdt i IMO's resolution MSC.97(73) fra december 2000, i dens gældende affattelse
- 5) »HSSC«: IMO's retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering (»Harmonized System of Survey and Certification«) i dens gældende affattelse
- 6) »rute fart«: en række overfarer med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejlads fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten:
 - a) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - b) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række overfarer
- 7) »havområde«: et havområde eller en sørute som fastlagt i medfør af artikel 4 i direktiv 2009/45/EF
- 8) »certifikater«:
 - a) for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i udenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til Solas 74 eller i henhold til koden for højhastighedsfartøjer sammen med de relevante tillæg om udrustning
 - b) for ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til direktiv 2009/45/EF sammen med de relevante tillæg om udrustning
- 9) »flagstatens administration«: de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet har ret til at føre
- 10) »indenrigsfart«: en sejlads i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat
- 11) »selskab«: den organisation eller person, som har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) i dens gældende affattelse, eller i tilfælde, hvor kapitel IX i Solas 74 ikke finder anvendelse, ejeren af ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet eller enhver anden organisation eller person, såsom direktøren eller bareboatbefragteren, som har overtaget ansvaret for ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets drift fra dets ejer
- 12) »inspektør«: en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af en medlemsstats kompetente myndighed til at udføre de inspektioner, der er fastsat i dette direktiv, og som er ansvarlig over for denne kompetente myndighed, og som opfylder de minimumskriterier, der er fastsat i bilag XI til direktiv 2009/16/EF
- 13) »medlemsstatens kompetente myndighed«: den myndighed, som medlemsstaten har udpeget i henhold til dette direktiv, og som er ansvarlig for udførelsen af de opgaver, der er pålagt den i henhold til dette direktiv.

Artikel 3

Førstegangsinspektioner

1. Inden et ro-ro-passagerskib eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i rute fart som omfattet af dette direktiv, gennemfører medlemsstaternes kompetente myndigheder en førstegangsinspektion bestående af:
 - a) kontrol af overholdelsen af kravene fastlagt i bilag I, og
 - b) en inspektion i overensstemmelse med bilag II for at sikre sig, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedsfartøjet opfylder de fornødne krav til sikker drift for rute fart.
2. Førstegangsinspektionen udføres af en inspektør.
3. På anmodning af en medlemsstat skal selskaber forinden fremlægge dokumentation for overholdelse af kravene i bilag I, men tidligst en måned før førstegangsinspektionen.

*Artikel 4***Undtagelser fra forpligtelsen til at udføre førstegangsinspektion**

1. I forbindelse med førstegangsinspektioner kan en medlemsstat beslutte ikke at anvende visse krav eller procedurer i bilag I og II, som er relevante for eventuelle årlige flagstatssyn eller inspektioner, der er udført inden for de seneste seks måneder, forudsat at disse relevante procedurer og retningslinjer for syn, jf. HSSC eller procedurer med samme formål, er blevet fulgt. Medlemsstaterne overfører de relevante oplysninger til inspektionsdatabasen i overensstemmelse med artikel 10.
2. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj skal indsættes i rutefart, kan medlemsstaten tage hensyn til inspektioner og syn, der tidligere er foretaget med hensyn til det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med tidligere sejlads i anden rutefart som omfattet af dette direktiv. Hvis medlemsstaten finder, at disse tidligere inspektioner og syn er fyldestgørende, og at de er relevante for de nye driftsforhold, er det ikke nødvendigt at udføre de i artikel 3, stk. 1, fastlagte inspektioner, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes i ny rutefart.
3. På anmodning af et selskab kan en medlemsstat på forhånd bekræfte, at de er enige i, at de tidligere inspektioner og syn er relevante for de nye driftsforhold.
4. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder er et presserende behov for en hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelse af driften, og stk. 2 ikke finder anvendelse, kan medlemsstaten tillade ro-ro-passagerskibet eller fartøjet at påbegynde sejlads, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) at en visuel inspektion og dokumentkontrol ikke giver anledning til at tro, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder de fornødne krav til sikker drift, og
 - b) at medlemsstaten udfører den førstegangsinspektion, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, inden for en måned.

*Artikel 5***Regelmæssige inspektioner**

1. Medlemsstaterne skal inden for hver 12-måneders periode udføre:
 - a) en inspektion i overensstemmelse med bilag II, og
 - b) en inspektion under rutefart, som finder sted tidligst fire måneder efter, men ikke senere end otte måneder efter den inspektion, der er omhandlet i litra a), og som omfatter punkterne i bilag III og, hvad der efter inspektørens faglige skøn udgør et tilstrækkelig antal af de punkter, der er opført i bilag I og II, for at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle de fornødne krav til sikker drift.

En førstegangsinspektion i overensstemmelse med artikel 3 anses for at være en inspektion med henblik på litra a).

2. Den i stk. 1, litra a), nævnte inspektion kan efter en medlemsstats skøn udføres samtidig med eller i forbindelse med det årlige flagstatssyn, forudsat at de relevante procedurer og retningslinjer for syn, jf. HSSC eller procedurer med samme formål, følges.
3. Medlemsstaterne udfører en inspektion i overensstemmelse med bilag II, hver gang der på et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj foretages større reparationer, ombygninger eller forandringer, eller hvis der sker en ændring i ledelsen eller overførsel til en anden klasse. Hvis der sker en ændring i ledelsen eller overførsel til en anden klasse, kan medlemsstaterne dog under behørig hensyntagen til tidligere inspektioner af ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet, og forudsat at det pågældende ro-ro-passagerskibs eller fartøjs sikre drift ikke berøres af denne ændring eller overførsel, fritage ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet for den inspektion, der er påkrævet i det første punktum i dette stykke.

*Artikel 6***Inspektionsrapport**

1. Ved afslutning af en inspektion, der udføres i overensstemmelse med dette direktiv, udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IX til direktiv 2009/16/EF.
2. Oplysningerne i rapporten indberettes i den i artikel 10 omhandlede inspektionsdatabase. En genpart af inspektionsrapporten sendes til skibsføreren.

*Artikel 7***Udbedring af fejl og mangler, forbud mod sejlads og suspension af inspektion**

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle fejl og mangler, der er bekræftet eller konstateret ved en inspektion udført i overensstemmelse med dette direktiv, udbedres.
2. Hvis fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sundhed eller sikkerhed eller indebærer umiddelbar fare for sundhed eller menneskeliv, det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj eller dets besætning og passagerer, sikrer medlemsstatens kompetente myndighed, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet får et forbud mod dets sejlads (»et forbud mod sejlads«). En genpart af dette forbud mod sejlads sendes til skibsføreren.
3. Forbuddet mod sejlads ophæves ikke, før fejlen eller manglen er udbedret, og faren er afværget til medlemsstatens kompetente myndigheds tilfredshed, eller før medlemsstatens kompetente myndighed har fastslået, at skibet eller fartøjet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle eller genoptage driften uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed eller risiko for ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet eller andre skibe.
4. Hvis en fejl eller mangel som omhandlet i stk. 2 ikke umiddelbart kan udbedres i den havn, hvor fejlen eller manglen er blevet bekræftet eller konstateret, kan medlemsstatens kompetente myndighed indvillige i at tillade, at skibet eller fartøjet fortsætter til et egnet reparationsværft, hvor fejlen eller manglen umiddelbart kan udbedres.
5. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et ro-ro-passagerskibs eller højhastighedspassagerfartøjs generelle tilstand ikke opfylder kravene, kan medlemsstatens kompetente myndighed suspendere inspektionen af dette skib eller fartøj, indtil selskabet træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke længere udgør en åbenbar fare for sikkerhed eller sundhed eller ikke længere indebærer umiddelbar fare for besætningens og passagerernes liv, eller til at sikre, at det opfylder de relevante krav i gældende internationale konventioner.
6. Hvis en medlemsstats kompetente myndighed suspenderer en inspektion i overensstemmelse med stk. 5, får ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet automatisk forbud mod sejlads. Forbuddet mod sejlads ophæves, når inspektionen er genoptaget og afsluttet med et tilfredsstillende resultat, og når betingelserne fastsat i nærværende artikels stk. 3 og i artikel 9, stk. 2, er opfyldt.
7. For at undgå ophobning af skibe i en havn kan medlemsstatens kompetente myndighed tillade, at et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj, der er genstand for et forbud mod sejlads, manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om, hvorvidt et forbud mod sejlads skal pålægges eller ophæves. Havnemyndighederne eller -instanser skal lette modtagelsen af sådanne skibe.

*Artikel 8***Klageadgang**

1. Et selskab har ret til at klage over et forbud mod sejlads udstedt af en medlemsstats kompetente myndighed. En klage har ikke opsættende virkning for forbuddet mod sejlads, medmindre der træffes foreløbige foranstaltninger i overensstemmelse med national ret. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.
2. Medlemsstatens kompetente myndighed underretter føreren af det ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj, som er genstand for et forbud mod sejlads, om klageadgangen og de gældende procedurer. Hvis et forbud mod sejlads tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage, sikrer medlemsstaten, at den i artikel 10 omhandlede inspektionsdatabase straks ajourføres i overensstemmelse hermed.

*Artikel 9***Omkostninger**

1. Hvis der i forbindelse med de inspektioner, der er omhandlet i artikel 3 og 5, bekræftes eller konstateres fejl og mangler, der berettiger et forbud mod sejlads, afholdes alle omkostninger i forbindelse med inspektionerne af selskabet.
2. Forbuddet mod sejlads ophæves ikke, før fuld betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af omkostningerne.

*Artikel 10***Inspektionsdatabase**

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer en inspektionsdatabase, som alle medlemsstaterne skal være tilsluttet, og som skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv. Denne database vil blive baseret på den inspektionsdatabase, der er omhandlet i artikel 24 i direktiv 2009/16/EF, og skal have tilsvarende funktioner som sidstnævnte database.
2. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der udføres i overensstemmelse med dette direktiv, herunder oplysninger om fejl og mangler samt forbud mod sejlads, straks overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udarbejdet, eller forbuddet mod sejlads ophæves. For så vidt angår oplysningernes indhold finder bestemmelserne i bilag XIII til direktiv 2009/16/EF tilsvarende anvendelse.
3. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres med henblik på offentliggørelse inden for 72 timer.
4. Kommissionen sikrer, at inspektionsdatabasen gør det muligt at hente alle relevante oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne indberetter.
5. Medlemsstaterne skal have adgang til alle de oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, som er relevante for gennemførelsen af inspektionsordningen fastsat i dette direktiv og direktiv 2009/16/EF.

*Artikel 11***Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af de nationale regler, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.

*Artikel 12***Ændringsprocedure**

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændringer af dette direktivs bilag for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan, navnlig i IMO, eller for at forbedre de tekniske specifikationer i lyset af indhøstede erfaringer.
2. Under særlige omstændigheder, og når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden, sundheden, levestandarderne eller arbejdsvilkårene ombord eller havmiljøet eller for at undgå uforenelighed med Unionens søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændring af dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af de i artikel 2 omhandlede internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv.

Disse delegerede retsakter vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for en sådan delegeret retsakt ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.

Artikel 13

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra den 20. december 2017. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 12 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 12 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 14

Ændringer af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 indsættes følgende numre:

- »25) »ro-ro-passagerskib«: et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- 26) »højhastighedspassagerfartøj«: et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i Solas 74 i dens gældende affattelse, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- 27) »rute fart«: en række overfarer med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejlads fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten:
 - i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række overfarer«.

2) I artikel 3, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

»Dette direktiv finder også anvendelse på inspektioner af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der udføres uden for en havn eller væk fra en ankerplads under rute fart, jf. artikel 14a.«

3) I artikel 13 affattes indledningen således:

»Medlemsstaterne sikrer, at skibe, der udvælges til inspektion i overensstemmelse med artikel 12 eller 14a, underkastes en indledende inspektion eller en mere detaljeret inspektion som fastlagt i det følgende:«

4) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 14a

Inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart

1. Ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart kan underkastes inspektioner i overensstemmelse med den tidsramme og de øvrige krav, der er fastsat i bilag XVII.
2. Medlemsstaterne tager ved planlægningen af inspektioner af et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj behørigt hensyn til ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets drifts- og vedligeholdelsesplan.
3. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj har været genstand for en inspektion i overensstemmelse med bilag XVII, skal denne inspektion registreres i inspektionsdatabasen og tages i betragtning med henblik på artikel 10, 11 og 12 og ved beregningen af hver medlemsstats opfyldelse af inspektionsforpligtelsen. Den medregnes i det samlede antal årlige inspektioner, som er udført af hver medlemsstat i henhold til artikel 5.
4. Artikel 9, stk. 1, artikel 11, litra a), og artikel 14 finder ikke anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart, der inspiceres i henhold til denne artikel.
5. Den kompetente myndighed sikrer, at de ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der er genstand for en yderligere inspektion i overensstemmelse med artikel 11, litra b), udvælges til inspektion i overensstemmelse med bilag I, del II, punkt 3A, litra c), og punkt 3B, litra c). Inspektioner, der udføres i henhold til dette stykke, berører ikke det inspektionsinterval, som er fastsat i punkt 2 i bilag XVII.
6. Inspektøren fra den kompetente myndighed i havnestaten kan indvilge i at blive ledsaget af en havnestatsinspektør fra en anden medlemsstat som observatør under en inspektion af et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj. Hvis fartøjet fører en medlemsstats flag, indbyder havnestaten efter anmodning en repræsentant for flagstaten til at deltage under inspektionen som observatør.«

5) Artikel 15, stk. 3, udgår.

6) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

»1. En medlemsstat skal nægte adgang til sine havne og ankerpladser for ethvert skib, der:

- fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den sorte liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller
- fører flag fra en stat, der på grund af sin tilbageholdelsesprocent er opført på den grå liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU på grundlag af oplysninger registreret i inspektionsdatabasen og hvert år offentliggøres af Kommissionen, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder har været tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU.

Første afsnit finder ikke anvendelse i de situationer, der er beskrevet i artikel 21, stk. 6.

Adgangsforbuddet er gældende, så snart skibet forlader den havn eller ankerplads, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang, og hvor der er udstedt adgangsforbud.«

7) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG XVII

Inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart

- 1.1. Inden et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj indsættes i rutefart som omfattet af dette direktiv, udfører medlemsstaterne en inspektion i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2017/2110 (*) for at sikre, at dette ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj opfylder de fornødne krav til sikker drift i rutefart.

- 1.2. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj skal indsættes i rutefart, kan den berørte medlemsstat tage hensyn til inspektioner, som en anden medlemsstat har foretaget inden for de seneste otte måneder, af det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med sejlads i anden rutefart som omfattet af dette direktiv, forudsat at medlemsstaten i de enkelte tilfælde finder, at disse tidligere inspektioner er relevante for de nye driftsforhold, og at de fornødne krav til sikker drift i rutefart var opfyldt i forbindelse med disse inspektioner. Det er ikke nødvendigt at foretage de i punkt 1.1 omhandlede inspektioner, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes i ny rutefart.
- 1.3. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder er et presserende behov for hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelse af driften, og punkt 1.2 ikke finder anvendelse, kan medlemsstaten tillade passagerskibet eller fartøjet at påbegynde sejlads, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) at en visuel inspektion og dokumentkontrol ikke giver anledning til at tro, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder de fornødne krav til sikker drift, og
 - b) at medlemsstaten udfører den inspektion, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv (EU) 2017/2110, inden for en måned.
2. Medlemsstaterne udfører en gang om året, men tidligst fire måneder efter og ikke senere end otte måneder efter den foregående inspektion:
 - a) en inspektion, der omfatter kravene i bilag II til direktiv (EU) 2017/2110 og i Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010 (**), alt efter hvad der er relevant, og
 - b) en inspektion under rutefart. Denne inspektion skal omfatte punkterne i bilag III til direktiv (EU) 2017/2110 og, hvad der efter inspektørens faglige skøn udgør et tilstrækkelig antal af de punkter, der er opført i bilag I og II til direktiv (EU) 2017/2110, for at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle de fornødne krav til sikker drift.
3. Hvis et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj ikke er blevet inspiceret i overensstemmelse med punkt 2, betragtes det pågældende passagerskib eller -fartøj som prioritet I.
4. En inspektion i overensstemmelse med punkt 1.1 betragtes som en inspektion med henblik på dette bilags punkt 2, litra a).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 61).

(**) Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010 af 20. maj 2010 om gennemførelse af artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF for så vidt angår udvidede inspektioner af skibe (EUT L 125 af 21.5.2010, s. 2).«

Artikel 15

Ophævelse

Direktiv 1999/35/EF ophæves.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag IV.

Artikel 16

Evaluering

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af denne evaluering for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 21. december 2026.

*Artikel 17***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 21. december 2019 de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 21. december 2019.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 18***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 19***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. november 2017.

På Europa-Parlamentets vegne

A. TAJANI

Formand

På Rådets vegne

M. MAASIKAS

Formand

—

BILAG I

SPECIFIKKE KRAV TIL FARTØJER I RUTEFART

(jf. artikel 3 og 5)

Det følgende kontrolleres:

1. at skibsføreren, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet begynder at sejle, får fyldestgørende informationer om adgangen til kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationssystemer, der kan bistå ham med at føre skibet eller fartøjet sikkert, og at han anvender de navigationsstyrings- og informationssystemer, der indføres af medlemsstaterne
 2. at de relevante bestemmelser i afsnit 2-6 i MSC-cirkulære 699 af 17. juli 1995 — Reviderede retningslinjer for instruktioner vedrørende passagerers sikkerhed — anvendes
 3. at en oversigt over 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 skibsførerens faglige skøn er nødvendige for sikker navigation og drift, navnlig 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 ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets integritet, samt alle fejl og mangler ved sikringsanordningerne for sådanne porte omgående rapporteres både til flagstatens administration og til havnestaten og omgående udbedres til deres tilfredshed
 7. at der foreligger en ajourført sejlplan, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet afsejler, og at der ved udarbejdelsen af sejlplanen tages behørigt hensyn til retningslinjerne i IMO-Forsamlingens resolution A.893(21) af 25. november 1999 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

PROCEDURER VED INSPEKTIONER

(jf. artikel 3 og 5)

1. Inspektionerne skal sikre, at lovfæstede krav udstedt af eller på vegne af flagstaten, navnlig krav vedrørende konstruktion, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske installationer, lastning og stabilitet, brandsikring, det maksimale antal passagerer, redningsmidler, transport af farligt gods, radiokommunikation og navigation, er opfyldt. Med henblik herpå skal inspektionerne 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 læsepumper
 - lukning af vandtætte skotdøre både fra lokale og fra fjernbetjente kontrolpositioner
 - demonstration af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen
 - udsætning af mindst én mand-over-bord-båd og mindst én redningsbåd til vandet, igangsætning og afprøvning af deres fremdrifts- og styresystem og ombordtagning af dem fra vandet og placering af dem i fastgjort position om bord
 - kontrol af, at alle redningsbåde og mand-over-bord-både, der er opført i fortegnelsen, findes om bord
 - afprøvning af skibets eller fartøjets styreanlæg og hjælpestyreanlæg.
2. Ved alle inspektioner 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 arbejdsprog, som er anført i skibets logbog, kontrolleres. Dokumentationen for, at besætningsmedlemmerne har fuldført en særlig uddannelse, kontrolleres, især med hensyn til:
 - uddannelse i at lede en større menneskemængde
 - uddannelse i de forskellige procedurer
 - sikkerhedsuddannelse for besætningsmedlemmer, der yder direkte sikkerhedsbistand til passagerer i passagerommene og navnlig til ældre og handicappede i en nødsituation, og
 - krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd.Inspektionen skal omfatte en vurdering af, om vagtskemaerne medfører urimelig træthed for navnlig det vagthavende mandskab.
3. Sønæringsbeviser for besætningsmedlemmerne, når disse arbejder om bord på fartøjer omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, skal overholde bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008 om minimumsuddannelsesniveaet for søfartserhverv (EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33).

BILAG III

PROCEDURER FOR GENNEMFØRELSE AF INSPEKTIONER UNDER RUTEFART

(jf. artikel 5)

Ved gennemførelsen af inspektioner under rutefart skal følgende kontrolleres:

1. Information om passagerer

At det antal passagerer, hvortil ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet (»skibet«) er certificeret, ikke overstiges, og at registreringen af information om passagerer overholder Rådets direktiv 98/41/EF⁽¹⁾. 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

At der er monteret og anvendes driftssikre dybgangsmålere, hvor det er relevant. At der er truffet foranstaltninger til at sikre, at skibet ikke lastes for dybt, og at den relevante inddelingslastelinje ikke neddykkes. 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. At havarikontrolplaner er opslået permanent, og at skibets officerer har fået udleveret hæfter med oplysninger om havarikontrol.

3. Sikkerhed før afsejling

At proceduren er fulgt for sikring af skibet, inden det lægger fra kaj, herunder bekræftende meldinger om, at alle vand- og vejrtætte porte i yderklædningen er lukket. At alle porte til vogndæk er lukket eller kun forbliver åbne, indtil bovvisiret er lukket; 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, navnlig kontakter ved porte og døre, bør efterprøves og registreres.

4. Sikkerhedsmeddelelser

At rutinemæssige sikkerhedsmeddelelsers udformning samt skiltning med instruktioner og vejledning i procedurer i nødsituationer forekommer på det eller de relevante sprog. 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

At logbogen gennemgås 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. Ligeledes, at dybgang, fribord og stabilitet samt besætningens fælles arbejdsprog registreres i logbogen.

6. Farligt gods

At enhver last af farligt eller forurenende gods fragtes i overensstemmelse med de relevante forskrifter og navnlig, 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.

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

⁽¹⁾ Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).

med oplysningspligten i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ⁽¹⁾ og med instrukserne for de katastrofeprocuderer, der skal følges, og for ydelse af førstehjælp, hvis der sker et uheld, som involverer det farlige gods eller de havforurenende stoffer. 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

Hvordan lastbiler sikres, f.eks. ved blokstuvning eller surring af de enkelte køretøjer. Om der findes tilstrækkelig mange fastgøringspunkter. Foranstaltninger til sikring af lastbiler, når der sejles i hårdt vejr eller forventes hårdt vejr. I givet fald, hvordan busser og motorcykler sikres. At skibet har en lastsikringsmanual.

8. Vogndæk

Om speciallastrum og ro-ro-lastrum afpatuljeres 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. 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

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. At besætningen er instrueret i, hvordan dørene betjenes, og er bekendt med de risici, der er forbundet med forkert brug af dørene.

10. Brandpatuljer

At der opretholdes en effektiv patruljering, således at ethvert udbrud af brand opdages hurtigt. Dette bør omfatte speciallastrum, hvor der ikke er monteret et fast brandvisnings- og -alarmsystem. Disse rum kan afpatuljeres som anført i punkt 8.

11. Kommunikation i nødsituationer

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, hvis passageren og besætningsmedlemmet ikke har et fælles 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) hvorvidt der er givet fyldestgørende sikkerhedsinstrukser til passagererne på deres modersmål
- e) de sprog, på hvilke meddelelser om en nødsituation 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

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

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

13. Sikkerhedsudstyr

At redningsmidler og brandbekæmpelsesudstyr, herunder branddøre og andre former for konstruktiv brandsikring, som let kan inspiceres, vedligeholdes. 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 vogndækkene.

14. Navigations- og radioudstyr

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

15. Ekstra nødbelysning

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

16. Flugtveje

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

17. Renholdelse af maskinrum

At maskinrummet holdes rent i overensstemmelse med vedligeholdelsesprocedurerne.

18. Bortskaffelse af affald

At der findes tilfredsstillende ordninger for håndtering og bortskaffelse af affald.

19. Vedligeholdelsesplaner

At alle selskaber opererer 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. At der foreligger planer for periodisk afprøvning af alle punkter for at opretholde det højest mulige sikkerhedsniveau. At der foreligger procedurer for registrering af fejl og mangler og for bekræftelse af, at de er korrekt udbedret, således at skibsføreren og den udpegede person i land inden for selskabets ledelsesstruktur er bekendt med fejl og mangler og underrettes, når de er udbedret inden for en nærmere fastsat frist. At periodisk funktionsprøvning af lukkeanordninger for den indre og ydre bovport omfatter kontrollamper, overvågningsudstyr og eventuelle spygatter i rummene mellem bovvisiret og den indre port og især lukkemekanismerne og de dertil hørende hydrauliske systemer.

20. Under sejlads

Under sejlads bør det kontrolleres, at skibet ikke har taget for mange passagerer om bord, herunder at der forefindes siddepladser, samt at korridorer, trapper og nødudgange ikke blokeres af bagage eller passagerer, der ikke har kunnet finde siddeplads. Det er nødvendigt at kontrollere, 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 IV

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 1999/35/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1	—
Artikel 2, litra a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) og r)	Artikel 2, nr. 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) og 12)
Artikel 2, litra c), i), k), l), n), p), q) og s)	—
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	—
Artikel 5, nr. 1, litra a	Artikel 3
Artikel 5, nr. 1, litra b), og nr. 2	—
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 5, stk. 3
Artikel 8, stk. 3	Artikel 9, stk. 1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c)	Artikel 7
Artikel 10, stk. 1, litra d)	—
Artikel 10, stk. 2	Artikel 7
Artikel 10, stk. 3	Artikel 8
Artikel 10, stk. 4	—
Artikel 11, stk. 1, 2, 3, 4, 5, 7 og 8	—
Artikel 11, stk. 6	Artikel 6, stk. 1
Artikel 13, stk. 1, 2, 4 og 5	—
Artikel 13, stk. 3	Artikel 6, stk. 2, og artikel 10
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Bilag I	Bilag I