

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/2110****av den 15 november 2017****om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Unionsrätten om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik härrör från 1999. Det är nu nödvändigt att uppdatera denna för att ta hänsyn till de framsteg som gjorts vid genomförandet av det system för hamnstatskontroll som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG <sup>(3)</sup> samt till erfarenheterna under tillämpningen av samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (nedan kallat *Paris MOU*), som undertecknades i Paris den 26 januari 1982.
- (2) Kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) visar att unionens rättsliga ramar för säkerheten på passagerarfartyg har resulterat i en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom unionen. Den visar också att det, som en följd av hur unionsrätten om passagerares säkerhet har utvecklats med tiden som svar på olika behov och situationer, finns viss grad av överlappning och dubbelreglering som kan och bör strömlinjeformas och förenklas för att minska fartygsägarnas administrativa börda och rationalisera de insatser som åligger medlemsstaternas sjöfartsadministrationer.
- (3) De flesta medlemsstater kombinerar redan, när det är möjligt, obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg med andra typer av besiktningar och inspektioner, nämligen flaggstatsbesiktningar och hamnstatskontrollinspektioner. För att ytterligare minska inspektionsinsatsen och maximera den tid under vilken fartyget kan utnyttjas kommersiellt, samtidigt som höga säkerhetsstandarder även fortsättningsvis säkerställs, bör fartyg som omfattas av hamnstatskontrollinspektioner därför överföras så att de omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG. Det här direktivets tillämpningsområde bör begränsas till ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan hamnar i en medlemsstat eller mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg. Vad gäller ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland bör direktiv 2009/16/EG gälla i de fall där fartyget inte för den berörda medlemsstatens flagg.
- (4) Begreppet *världstat* infördes genom rådets direktiv 1999/35/EG <sup>(4)</sup> för att underlätta samarbetet med tredjeländer före unionens utvidgning 2004. Detta begrepp är inte längre relevant och bör därför tas bort.

<sup>(1)</sup> EUT C 34, 2.2.2017, s. 176.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 oktober 2017 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2017.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

<sup>(4)</sup> Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

- (5) I direktiv 1999/35/EG föreskrevs att värdstaterna var skyldiga att utföra en särskild besiktning och en besiktning under en reguljär resa en gång inom varje tolv månadersperiod. Även om detta krav syftade till att säkerställa att dessa två besiktningar utförs med ett tillräckligt långt intervall har kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med Refit-programmet visat att detta inte alltid är fallet. För att göra inspektionssystemet tydligare och för att säkerställa en harmoniserad inspektionsram som säkerställer en hög säkerhetsnivå, samtidigt som de gemensamma behoven för passagerartjänsterna beaktas, bör det klargöras att de två årliga inspektionerna bör genomföras med regelbundna, cirka sex månader långa, intervall. Om fartyget är i trafik bör de på varandra följande inspektionerna genomföras med minst fyra månaders och högst åtta månaders mellanrum.
- (6) I direktiv 1999/35/EG hänvisas till *besiktningar* och inte till *inspektioner*. Ordet besiktning används i internationella konventioner för att ange flaggstaternas skyldighet att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer och att utfärda eller, i förekommande fall, förnya certifikat. Det särskilda inspektionssystemet för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik kan dock inte anses vara en besiktning och de relevanta inspektionsformulären är inte, och kan inte anses vara, sjövärdighetscertifikat. Därför bör ordet *besiktning* ersättas med *inspektion* när det gäller sådana särskilda besiktningar som för närvarande föreskrivs i direktiv 1999/35/EG.
- (7) Med tanke på ro-ro-passagerarfartygens och höghastighetspassagerarfartygens särskilda riskprofil bör regelbundna inspektioner av dessa fartyg prioriteras. Varje inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG bör inbegripas i det totala antal årliga inspektioner som genomförs av varje medlemsstat.
- (8) Kostnader som har samband med inspektioner som leder till att fartyg blir föremål för förbud mot resa bör betalas av företaget.
- (9) I syfte att beakta utvecklingen på internationell nivå och tidigare erfarenheter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att ändringar av de internationella instrumenten inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv, om nödvändigt, och med avseende på uppdatering av de tekniska kraven. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(1)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (10) Direktiv 2009/16/EG bör ändras för att säkerställa att inspektionerna av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg bibehåller nuvarande innehåll och frekvens. Särskilda bestämmelser för inspektioner och kontroller av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som kan bli föremål för hamnstatskontroll bör därför införas i direktiv 2009/16/EG.
- (11) När inspektioner genomförs enligt direktiv 2009/16/EG bör alla tänkbara ansträngningar göras för att undvika att ett fartyg kvarhålls eller försenas i onödan.
- (12) Det är viktigt att arbets- och levnadsförhållanden ombord liksom besättningens utbildning och kvalifikationer beaktas, eftersom hälso- och säkerhetsaspekter och sociala aspekter är nära sammanflätade.
- (13) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av detta direktiv senast sju år efter fristen för införlivande av detta direktiv och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.
- (14) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater bör en *de minimis*-regel ges sådana medlemsstater rätt att avvika från bestämmelserna i detta direktiv, vilket innebär att dessa medlemsstater inte är skyldiga att införliva detta direktiv så länge de uppfyller vissa kriterier.
- (15) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, mot bakgrund av den inre marknadens betydelse när det gäller passagerartransporter till sjöss och av att driften av sådana fartyg

<sup>(1)</sup> EUTL 123, 12.5.2016, s. 1.

inom unionen och på internationell nivå är av gränsöverskridande art, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå genom att man fastställer en gemensam säkerhetsnivå och undviker att konkurrensen snedvrids, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (16) För att öka den rättsliga klarheten och enhetligheten och med tanke på antalet ändringar bör direktiv 1999/35/EG upphävas och direktiv 2009/16/EG ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Artikel 1

### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i drift
  - a) i reguljär trafik mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg, eller
  - b) i reguljär trafik på inrikes resor i fartområden som fartyg i klass A får trafikera i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG <sup>(1)</sup>.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av direktiv 2009/16/EG.
3. Medlemsstaterna får tillämpa detta direktiv på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i drift i reguljär trafik på inrikes resor i andra fartområden än de som avses i punkt 1 b.
4. Medlemsstaterna får avvika från bestämmelserna i detta direktiv, med undantag för den skyldighet som fastställs i andra stycket, om de inte har några kusthamnar och kan verifiera att av det totala antalet enskilda fartyg som varje år under de tre föregående åren anlöpt deras flodhamnar, är det mindre än 5 % som är passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av detta direktiv.

Medlemsstater utan kusthamnar ska senast den 21 december 2019 meddela kommissionen det totala antalet fartyg och antalet ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som anlöper deras hamnar under den treårsperiod som avses i första stycket och ska varje år därefter informera kommissionen om senare ändringar i ovan nämnda siffror.

## Artikel 2

### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
2. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i Solas 74, vilket medför fler än tolv passagerare.
3. *Solas 74*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, inbegripet därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version.

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

4. *koden för höghastighetsfartyg*: Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) av den 20 maj 1994 eller Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 i IMO:s resolution MSC.97(73) från december 2000, i gällande version.
5. *HSSC*: IMO:s riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktningar och certifiering, i gällande version.
6. *reguljär trafik*: en serie överfarter med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen
  - a) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
  - b) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
7. *fartområde*: ett fartområde eller en rutt som har fastställts i enlighet med artikel 4 i direktiv 2009/45/EG.
8. *certifikat*:
  - a) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på internationella resor, de säkerhetscertifikat som utfärdats i enlighet med Solas 74 respektive koden för höghastighetsfartyg, tillsammans med relevanta bifogade förteckningar över utrustning,
  - b) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor, de säkerhetscertifikat som utfärdats i enlighet med direktiv 2009/45/EG, tillsammans med relevanta bifogade förteckningar över utrustning.
9. *flaggstatens administration*: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget har rätt att föra.
10. *inrikes resa*: en resa i fartområden från en medlemsstats hamn till samma eller en annan hamn i den medlemsstaten.
11. *företag*: den organisation eller person som har åtagit sig att överta alla de skyldigheter och allt det ansvar som föreskrivs i Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden) i gällande version eller, i fall då kapitel IX i Solas 74 inte är tillämpligt, ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets ägare eller någon annan organisation eller person, till exempel redaren eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets drift.
12. *inspektör*: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är vederbörligen godkänd av en medlemsstats behöriga myndighet för att utföra de inspektioner som föreskrivs i detta direktiv, som är ansvarig inför den behöriga myndigheten och som uppfyller de minimikriterier som anges i bilaga XI till direktiv 2009/16/EG.
13. *medlemsstatens behöriga myndighet*: den myndighet som har utsetts av medlemsstaten enligt detta direktiv och som ansvarar för att utföra de uppgifter som den tilldelats genom detta direktiv.

### Artikel 3

#### **Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik**

1. Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg tas i drift i reguljär trafik som omfattas av detta direktiv ska medlemsstaternas behöriga myndigheter genomföra en inspektion som omfattar
  - a) kontroll av att de krav som fastställs i bilaga I är uppfyllda, och
  - b) en inspektion i enlighet med bilaga II för att förvissa sig om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetsfartyget uppfyller de nödvändiga kraven för att reguljär trafik ska kunna bedrivas på ett säkert sätt.
2. Inspektionen innan ett fartyg sätts i reguljär trafik ska utföras av en inspektör.
3. På begäran av en medlemsstat ska företagen i förväg styrka att kraven i bilaga I är uppfyllda, dock tidigast en månad före inspektionen innan fartyget sätts i reguljär trafik.

## Artikel 4

**Undantag från kravet på inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik**

1. Vid inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik får en medlemsstat besluta att inte tillämpa vissa krav eller förfaranden i bilagorna I och II som är relevanta för en årlig flaggstatsbesiktning eller inspektion som genomförts under de senaste sex månaderna, förutsatt att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål har följts. Medlemsstaterna ska överföra relevant information till inspektionsdatabasen i enlighet med artikel 10.
2. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg ska börja användas i reguljär trafik får medlemsstaten ta hänsyn till inspektioner och besiktningar av det ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget som utförts med avseende på drift i annan reguljär trafik som omfattas av detta direktiv. Under förutsättning att medlemsstaten är tillfreds med dessa tidigare inspektioner och besiktningar och är förvissad om att de är relevanta för de nya driftsförhållandena, behöver inte de inspektioner som föreskrivs i artikel 3.1 tillämpas innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget tas i drift i den nya reguljära trafiken.
3. På ett företags begäran får medlemsstaterna i förväg bekräfta att de delar uppfattningen att tidigare inspektioner och besiktningar är relevanta för de nya driftsförhållandena.
4. Om det, på grund av oförutsedda omständigheter, föreligger ett akut behov av att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken, och punkt 2 inte är tillämplig, får medlemsstaten tillåta att ro-ro-passagerarfartyget tas i drift under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
  - a) En okulärinspektion och en dokumentkontroll inger inga farhågor om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte uppfyller de nödvändiga kraven för säker drift.
  - b) Medlemsstaten slutför den inspektion innan fartyget sätts i reguljär trafik som föreskrivs i artikel 3.1 inom en månad.

## Artikel 5

**Regelbundna inspektioner**

1. Medlemsstaterna ska en gång per tolv månadersperiod utföra
  - a) en inspektion i enlighet med bilaga II, och
  - b) en inspektion under reguljär trafik som utförs tidigast fyra månader och senast åtta månader efter den inspektion som avses i led a och som omfattar de punkter som förtecknas i bilaga III samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II för att det, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.

En inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik enligt artikel 3 ska betraktas som en inspektion vid tillämpningen av led a.

2. Den inspektion som avses i punkt 1 a får, om medlemsstaten så väljer, genomföras samtidigt eller i samband med den årliga flaggstatsbesiktningen under förutsättning att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål följs.
3. Medlemsstaterna ska utföra en inspektion i enlighet med bilaga II varje gång ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget genomgår reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende, eller vid förändringar i driftsledning eller vid överföring till ny klass. Vid förändringar i driftsledning eller vid överföring till ny klass får dock medlemsstaterna, efter att ha tagit hänsyn till tidigare inspektioner av ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget och under förutsättning att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartygets säkra drift inte påverkas av förändringen eller överföringen, undanta ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget från den inspektion som krävs enligt första meningen i denna punkt.

*Artikel 6***Inspektionsrapport**

1. När en inspektion utförd i enlighet med detta direktiv har slutförts, ska inspektören sammanställa en rapport i enlighet med bilaga IX till direktiv 2009/16/EG.
2. Informationen i rapporten ska registreras i den inspektionsdatabas som föreskrivs i artikel 10. En kopia av inspektionsrapporten ska också lämnas till befälhavaren.

*Artikel 7***Åtgärdande av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla brister som bekräftats eller upptäckts under en inspektion genomförd i enlighet med detta direktiv åtgärdas.
2. Om bristerna innebär otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv, för ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget eller för dess besättning och passagerare, ska medlemsstatens behöriga myndighet säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget blir föremål för ett förbud mot resa. En kopia av förbudet ska lämnas till befälhavaren.
3. Förbudet mot resa får inte hävas förrän bristen har åtgärdats och faran har avlägsnats på ett sätt som medlemsstatens behöriga myndighet finner tillfredsställande eller förrän medlemsstatens behöriga myndighet har fastställt att fartyget, med förbehåll för nödvändiga villkor, kan gå till sjöss eller återuppta driften utan fara för passagerarnas eller besättningens säkerhet och hälsa, eller fara för ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget eller andra fartyg.
4. Om en sådan brist som avses i punkt 2 inte enkelt kan åtgärdas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, får medlemsstatens behöriga myndighet tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan åtgärdas.
5. I undantagsfall, om ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets allmänna skick är uppenbart undermåligt, får medlemsstatens behöriga myndighet göra ett uppehåll i inspektionen av fartyget tills företaget vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte längre utgör en otvetydig fara för säkerhet eller hälsa eller inte längre utgör en omedelbar fara för besättningens och passagerarnas liv eller för att säkerställa att det uppfyller relevanta krav i tillämpliga internationella konventioner.
6. Om en medlemsstats behöriga myndighet gör ett uppehåll i inspektionen i enlighet med punkt 5, ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget automatiskt bli föremål för ett förbud mot resa. Förbudet mot resa ska hävas när inspektionen har återupptagits och avslutats med godkänt resultat och när de villkor som anges i punkt 3 i denna artikel och i artikel 9.2 har uppfyllts.
7. Medlemsstatens behöriga myndighet får tillåta att ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för ett förbud mot resa flyttas från en del av hamnen till en annan om det behövs för att undvika trängsel i hamnen och om det kan ske utan fara. Risker för trängsel i hamnen ska dock inte beaktas vid beslut om huruvida ett förbud mot resa ska utfärdas eller upphävas. Hamnmyndigheter eller hamnorgan ska se till att det finns utrymme för sådana fartyg.

*Artikel 8***Rätt att överklaga**

1. Företaget ska ha rätt att överklaga ett förbud mot resa som utfärdats av medlemsstatens behöriga myndighet. Ett överklagande ska inte hindra att förbudet mot resa verkställs, såvida inte interimistiska åtgärder beviljas i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna ska inrätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning.
2. Medlemsstatens behöriga myndighet ska underrätta befälhavaren på ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för ett förbud mot resa om rätten att överklaga och om tillämpliga förfaranden. Om ett överklagande leder till att ett förbud mot resa upphävs eller ändras ska medlemsstaterna säkerställa att den inspektionsdatabas som föreskrivs i artikel 10 utan dröjsmål ändras i enlighet med detta.

*Artikel 9***Kostnader**

1. Om de inspektioner som avses i artiklarna 3 och 5 bekräftar eller avslöjar brister som föranleder ett förbud mot resa ska alla kostnader som har samband med inspektionerna täckas av företaget.
2. Förbudet mot resa ska inte upphävas förrän full betalning skett eller en tillfredsställande säkerhet ställts för ersättning av kostnaderna.

*Artikel 10***Inspektionsdatabas**

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en inspektionsdatabas som alla medlemsstater ska vara anslutna till och som ska innehålla all information som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv. Denna databas kommer att vara baserad på den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG och ska ha liknande funktioner som den databasen.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att informationen om inspektioner utförda i enlighet med detta direktiv, inbegripet information om brister och förbud mot resa, utan dröjsmål överförs till inspektionsdatabasen så snart som inspektionsrapporten har färdigställts eller förbudet mot resa har upphävts. Avseende de närmare uppgifterna i informationen, ska bestämmelserna i bilaga XIII till direktiv 2009/16/EG gälla i tillämpliga delar.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som överförs till inspektionsdatabasen granskas inom 72 timmar inför senare offentliggörande.
4. Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen gör det möjligt att samla in alla relevanta uppgifter om genomförandet av detta direktiv på grundval av de uppgifter om inspektioner som tillhandahållits av medlemsstaterna.
5. Medlemsstaterna ska ha tillgång till all information som registreras i inspektionsdatabasen och som är relevant för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv och i direktiv 2009/16/EG.

*Artikel 11***Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Artikel 12***Ändringsförfarande**

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på att ändra bilagorna till detta direktiv för att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå, särskilt inom IMO, samt för att förbättra de tekniska specifikationerna i bilagorna på grundval av tidigare erfarenheter.
2. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat i en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot sjösäkerhet, hälsa, boende- eller arbetsförhållanden ombord eller den marina miljön eller för att undvika oförenlighet med unionens sjöfartslagstiftning, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på att ändra detta direktiv i syfte att en ändring av de internationella instrument som avses i artikel 2 inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv.

Dessa delegerade akter ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade dagen för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av en sådan delegerad akt ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga.

## Artikel 13

**Utövande av delegeringen**

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med den 20 december 2017. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på sju år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

## Artikel 14

**Ändringar av direktiv 2009/16/EG**

Direktiv 2009/16/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande led läggas till:

- ”25. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
26. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i Solas 74, vilket medför fler än tolv passagerare.
27. *reguljär trafik*: en serie överfarter med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som går i trafik mellan samma två eller flera hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen
  - i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
  - ii) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.”

2. I artikel 3.1 ska följande stycke läggas till:

”Detta direktiv ska också gälla inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som utförs utanför en hamn eller på annan plats än en ankarplats under reguljär trafik i enlighet med artikel 14a.”

3. I artikel 13 ska inledningen ersättas med följande:

”Medlemsstaterna ska säkerställa att fartyg som väljs ut för inspektion i enlighet med artikel 12 eller 14a underkastas en inledande inspektion eller en mer ingående inspektion enligt följande:”



4. Följande artikel ska införas:

”Artikel 14a

#### **Inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik**

1. Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i drift i reguljär trafik kan bli föremål för inspektioner i enlighet med den tidsram och de övriga krav som anges i bilaga XVII.

2. När medlemsstaterna planerar inspektioner av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska de ta vederbörlig hänsyn till ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets drifts- och underhållsschema.

3. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg har varit föremål för en inspektion i enlighet med bilaga XVII ska en sådan inspektion registreras i inspektionsdatabasen och beaktas vid tillämpningen av artiklarna 10, 11 och 12 samt vid beräkning av fullgörandet av varje medlemsstats inspektionsplikt. Den ska inbegripas i det totala antalet årliga inspektioner som utförs av varje medlemsstat, enligt vad som föreskrivs i artikel 5.

4. Artiklarna 9.1, 11 a och 14 ska inte tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som inspekterats i enlighet med denna artikel.

5. Den behöriga myndigheten ska säkerställa att ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som underkastats en tilläggsinspektion i enlighet med artikel 11 b väljs ut för inspektion i enlighet med del II 3A c och del II 3B c i bilaga I. Inspektioner som utförs i enlighet med denna punkt ska inte påverka det inspektionsintervall som föreskrivs i punkt 2 i bilaga XVII.

6. Inspektören från hamnstatens behöriga myndighet får vid en inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg samtycka till att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat medföljer som observatör. Om fartyget för en medlemsstat flagg ska hamnstaten, på begäran, bjuda in en representant för flaggstaten att medfölja som observatör under inspektionen.”

5. Artikel 15.3 ska utgå.

6. Artikel 16.1 ska ersättas med följande:

”1. En medlemsstat ska förbjuda tillträde till sina hamnar och ankarplatser för varje fartyg som

— är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den svarta listan, som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år, och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU, eller

— är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den grå listan, som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och offentliggörs av kommissionen varje år, och som har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU.

Första stycket ska inte tillämpas i de situationer som beskrivs i artikel 21.6.

Tillträdesförbudet ska vara tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhållits för tredje gången och där ett tillträdesförbud har utfärdats.”

7. Följande bilaga ska läggas till:

”BILAGA XVII

#### **Inspektion av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik**

1.1 Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg tas i drift i reguljär trafik som omfattas av detta direktiv ska medlemsstaterna utföra en inspektion i enlighet med artikel 3.1 i direktiv (EU) 2017/2110 (\*) för att säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget uppfyller de nödvändiga kraven för att reguljär trafik ska kunna bedrivas på ett säkert sätt.

- 1.2 När ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska börja användas i reguljär trafik får den berörda medlemsstaten ta hänsyn till inspektioner som en annan medlemsstat utfört under de senaste åtta månaderna av det ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget med avseende på drift i annan reguljär trafik som omfattas av detta direktiv, under förutsättning att medlemsstaten i varje enskilt fall är förvissad om att de tidigare inspektionerna är relevanta för de nya driftsförhållandena och att de nödvändiga kraven för säkert bedrivande av reguljär trafik var uppfyllda vid dessa inspektioner. De inspektioner som föreskrivs i punkt 1.1 behöver inte tillämpas innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget tas i drift i den nya reguljära trafiken.
- 1.3 Om det, på grund av oförutsedda omständigheter, föreligger ett akut behov av att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken, och punkt 1.2 inte är tillämplig, får medlemsstaten tillåta att fartyget tas i drift under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
- En okulärinspektion och en dokumentkontroll inger inga farhågor om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte uppfyller de nödvändiga kraven för säker drift.
  - Medlemsstaten slutför den inspektion som föreskrivs i artikel 3.1 i direktiv (EU) 2017/2110 inom en månad.
2. Medlemsstaterna ska en gång per år, men tidigast fyra månader och senast åtta månader efter den föregående inspektionen, utföra
- en inspektion som inbegriper kraven i bilaga II till direktiv (EU) 2017/2110 och i kommissionens förordning (EU) nr 428/2010 (\*\*), beroende på vad som är tillämpligt, och
  - en inspektion under reguljär trafik. Denna inspektion ska omfatta de punkter som förtecknas i bilaga III till direktiv (EU) 2017/2110 samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II till direktiv (EU) 2017/2110 för att det, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.
3. Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg inte har inspekterats i enlighet med punkt 2 ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget anses vara ett fartyg av prioritet I.
4. En inspektion enligt punkt 1.1 ska betraktas som en inspektion i enlighet med punkt 2 a i denna bilaga.

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (EUT L 315, 30.11.2017, s. 61).

(\*\*) Kommissionens förordning (EU) nr 428/2010 av den 20 maj 2010 om genomförande av artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG vad gäller utökade fartygsinspektioner (EUT L 125, 21.5.2010, s. 2)."

#### Artikel 15

### Upphävande

Direktiv 1999/35/EG ska upphöra att gälla.

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

#### Artikel 16

### Översyn

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den 21 december 2026.

*Artikel 17***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 21 december 2019 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 21 december 2019.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

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

*Artikel 18***Ikraftträdande**

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

*Artikel 19***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 15 november 2017.

*På Europaparlamentets vägnar*

A. TAJANI

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

M. MAASIKAS

*Ordförande*

## BILAGA I

**SÄRSKILDA KRAV FÖR FARTYG I REGULJÄR TRAFIK****(som avses i artiklarna 3 och 5)**

Följande ska kontrolleras:

1. Att befälhavaren innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget lägger ut förses med lämplig information om tillgängligheten av landbaserade trafikledningssystem och andra informationssystem som kan hjälpa honom eller henne att framföra fartyget på ett säkert sätt, och att han eller hon använder de trafiklednings- och informationssystem som medlemsstaterna har upprättat.
  2. Att de tillämpliga bestämmelserna i punkterna 2–6 i MSC/Cirkulär 699 av den 17 juli 1995 (reviderade riktlinjer för säkerhetsinstruktioner till passagerare) tillämpas.
  3. Att en plan över arbetsfördelningen ombord finns anslagen på en lättillgänglig plats och innehåller
    - a) schemat för tjänstgöring till sjöss och tjänstgöring i hamn, och
    - b) det högsta antal arbetstimmar och det lägsta antal vilotimmar som föreskrivs för vaktgående.
  4. Att befälhavaren inte är förhindrad att fatta sådana beslut som enligt hans eller hennes yrkesmässiga bedömning är nödvändiga för säker navigering och säker drift, särskilt vid hårt väder och i grov sjö.
  5. Att befälhavaren registrerar navigeringsåtgärder och tillbud som har betydelse för en säker navigering.
  6. Att all skada på, eller permanent deformation av portar i skrovet och omgivande bordläggningssplåt som kan påverka ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets styrka, och varje brist i säkringsanordningarna för sådana portar, omgående rapporteras till både flaggstatens administration och hamnstaten och omgående repareras till deras belåtenhet.
  7. Att en aktuell färdplan finns tillgänglig innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget avgår på sin resa och att, vid utarbetandet av färdplanen, de riktlinjer som fastställs i IMO:s generalforsamlings resolution A.893(21) av den 25 november 1999 (riktlinjer för färdplanering) beaktas fullt ut.
  8. Att allmän information om de tjänster och den hjälp som finns tillgänglig ombord för äldre och personer med funktionsnedsättning går ut till passagerarna och görs tillgänglig i format som är lämpliga för personer med nedsatt syn.
-

## BILAGA II

## INSPEKTIONSFÖRFARANDEN

(som avses i artiklarna 3 och 5)

1. Inspektionerna ska säkerställa att föreskrivna krav som utfärdats av flaggstaten eller på dess vägnar, särskilt de som gäller för konstruktion, indelning och stabilitet, maskiner och elektriska anläggningar, lastning och stabilitet, brandskydd, högsta antal passagerare, livräddningsutrustning och transport av farligt gods, radiokommunikationer och navigering, är uppfyllda. Inspektionerna ska för detta ändamål omfatta
  - start av nödgenerator,
  - en inspektion av nödbelysning,
  - en inspektion av nödkraftkälla för radioinstallationer,
  - ett test av allmänna högtalarsystem,
  - en brandövning, inbegripet en demonstration av förmågan att använda skyddsutrustning avsedd för brandmän,
  - funktionskontroll av nödbrandpump med två brandslangar anslutna till den huvudbrandledning som är i drift,
  - test av fjärrmanövrerade nödstoppсанordningar för bränsletillförsel till pannor, huvud- och hjälpmaskiner och för ventilationsfläktar,
  - test av fjärrmanövrerade och lokala kontrollanordningar för stängning av brandspjäll,
  - test av branddetekterings- och brandlarmsystem,
  - test av branddörrarnas stängningsfunktioner,
  - funktionskontroll av läns-pumpar,
  - stängning av vattentäta skottdörrar, både från de lokala och de fjärrmanövrerade kontrollpositionerna,
  - demonstration som visar att nyckelpersoner inom besättningen är förtrogna med skadekontrollplanen,
  - sjösättning av minst en beredskapsbåt och en livbåt, start och test av deras framdrivnings- och styrsystem, och ombordtagning till den plats ombord där de är stuvade,
  - kontroll av att alla livbåtar och beredskapsbåtar är i överensstämmelse med inventarieförteckningen,
  - test av fartygets styrinrättning och reservstyrinrättning.
2. Inspektionerna ska vara inriktade på besättningsmedlemmarnas förtrogenhet med och effektivitet i samband med säkerhetsförfaranden, förfaranden vid nödsituationer, underhåll, arbetsförfaranden, passagerarsäkerhet, förfaranden på bryggan samt hantering av last och fordon. Sjöfolks förmåga att förstå och, i tillämpliga fall, ge order och instruktioner och rapportera tillbaka på det gemensamma arbetsspråket, som antecknats i fartygets skeppsdagbok, ska kontrolleras. Dokumenterade bevis på att besättningsmedlemmar framgångsrikt har fullföljt en särskild utbildning ska kontrolleras, särskilt när det gäller
  - utbildning i kontroll av folkmassor,
  - utbildning i fartygskänedom,
  - säkerhetsutbildning för personal som i fråga om säkerhet direkt bistår passagerare i passagerarutrymmen, särskilt äldre och personer med funktionsnedsättning i en nödsituation, och
  - utbildning i krishantering och mänskligt beteende.Inspektionen ska inbegripa en bedömning av huruvida tjänstgöringsmönster ger upphov till orimlig utmattning, särskilt för vaktgående personal.
3. Behörighetsbevis för besättningsmedlemmar som tjänstgör ombord på fartyg som omfattas av detta direktiv ska uppfylla bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (EUT L 323, 3.12.2008, s. 33).

## BILAGA III

## FÖRFARANDE FÖR INSPEKTIONER UNDER REGULJÄR TRAFIK

(som avses i artikel 5)

Vid inspektioner under reguljär trafik ska följande kontrolleras:

## 1. Passagerarinformation

Att det antal passagerare för vilket ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget (nedan kallat *fartyget*) är certifierat inte överskrids och att registreringen av passageraruppgifter är förenlig med rådets direktiv 98/41/EG<sup>(1)</sup>. Det sätt på vilket befälhavaren informeras om det totala antalet passagerare och, om det är lämpligt, hur passagerare som reser tur-och-retur utan att gå i land inkluderas i det totala antalet passagerare för returreisan.

## 2. Lastnings- och stabilitetsinformation

Att, i tillämpliga fall, funktionssäker utrustning för avläsning av djupgåendet finns installerad och används. Att åtgärder vidtas för att säkerställa att fartyget inte överlastas och att den tillämpliga indelningslastlinjen inte befinner sig under vatten. Att lastnings- och stabilitetsbedömningen utförs i enlighet med kraven. Att godstransportfordon och annan last vägs när så krävs och att uppgifterna om detta vidarebefordras till fartyget för användning vid lastnings- och stabilitetsbedömningen. Att skadekontrollplaner finns permanent uppsatta och att informationshäften med skadekontrollinformation finns tillgängliga för fartygets befäl.

## 3. Klargöring för sjöresa

Att förfarandet för att säkerställa att fartyget är klart för sjöresa innan det lämnar kajplatsen, vilket bör inbegripa ett rapporteringsförfarande om att alla vattentäta och vädertäta portar i fartygssidan är stängda, följs. Att alla dörrar på bildäck är stängda innan fartyget lämnar kajplatsen eller att de endast förblir öppna under den tid som krävs för att möjliggöra en stängning av bogvisiret, stängningsanordningarna för bog-, akter- och sidoportarna och förekomsten av indikeringslampor och tv-övervakningskameror så att deras status kan utläsas från kommandobryggan. Varje funktionsproblem i fråga om indikeringslamporna, särskilt strömbrytarna vid dörrarna, bör undersökas och rapporteras.

## 4. Säkerhetsmeddelanden

Att rutinmässig säkerhetsinformation meddelas, och instruktioner och riktlinjer för förfaranden vid nödsituationer sätts upp, på lämpligt eller lämpliga språk. Att rutinmässig säkerhetsinformation ropas ut då resan påbörjas och kan höras i alla allmänna utrymmen, inbegripet öppna däck, till vilka passagerarna har tillträde.

## 5. Anteckningar i skeppsdagboken

Att skeppsdagboken granskas för att säkerställa att uppgifter förs in angående stängning av bog- och akterportar och andra vattentäta och vädertäta portar, övning med vattentäta skottdörrar, provning av styrinrättning etc. Även att djupgående, fribord och stabilitet, liksom besättningens gemensamma arbetspråk antecknas.

## 6. Farligt gods

Att varje last av farligt eller förorenande gods transporteras i enlighet med de tillämpliga föreskrifterna och, särskilt, att en deklaration avseende farligt och förorenande gods lämnas tillsammans med ett manifest eller en lastplan som visar godsets placering ombord, att transporten av den särskilda lasten är tillåten på passagerarfartyg och att det farliga och förorenande godset är korrekt märkt, etiketterat, stuvat, säkrat och avskilt.

Att fordon som transporterar farligt och förorenande gods är korrekt utmärkta med anslag och säkrade. Att, när farligt och förorenande gods transporteras, en kopia av det aktuella manifestet eller den relevanta lastplanen finns tillgänglig i land. Att befälhavaren känner till anmälningskraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

2002/59/EG<sup>(1)</sup> och de instruktioner om förfaranden i nödsituationer som ska följas och första hjälpen-insatser vid tillbud som inbegriper det farliga godset eller det sjöförorenande ämnet. Att ventilationsanordningarna på bildäck alltid är i drift, att ventilationen ökas när fordonens motorer är i gång och att det finns någon form av indikation på bryggan som visar att ventilationen på bildäck är i drift.

#### 7. Säkring av transportfordon

Det sätt på vilket transportfordon säkras, t.ex. blockstuvning eller om de stuvats individuellt. Om det finns tillräckligt starka fästpunkter. Anordningarna för säkring av transportfordon vid eller när man förväntar sig svåra väderförhållanden. Metoden för säkring av eventuella bussar och motorcyklar. Att det på fartyget finns en lastsäkringsmanual.

#### 8. Bildäck

Huruvida lastrum av särskild kategori och ro-ro-lastrum ständigt patrulleras eller övervakas genom ett tv-övervakningssystem så att man kan iaktta fordonens rörelser i hårt väder samt obehörigt tillträde av passagerare. Att branddörrar och ingångar hålls stängda och att anslag har satts upp om att passagerare inte får befinna sig på bildäck medan fartyget är till sjöss.

#### 9. Stängning av vattentäta dörrar

Att den policy som fastställs i företags driftsinstruktioner för vattentäta skottdörrar iakttas. Att de föreskrivna övningarna utförs. Att kontrollen från bryggan av de vattentäta dörrarna när så är möjligt görs som "lokal" kontroll. Att dörrarna hålls stängda vid begränsad sikt och i riskfyllda situationer. Att besättningen instrueras i hur man korrekt använder dörrarna och är medveten om farorna med en felaktig användning av dessa.

#### 10. Brandpatruller

Att en effektiv patrull upprätthålls för att eventuella bränder snabbt ska kunna upptäckas. Detta bör inbegripa utrymmen av särskild kategori där ingen fast anläggning för branddetektering eller brandlarm har installerats. Dessa utrymmen kan patrulleras enligt punkt 8.

#### 11. Kommunikationer i en nödsituation

Att det finns tillräckligt många besättningsmedlemmar enligt mönstringslistan för att bistå passagerare i nödsituationer och att de är lätt identifierbara och har förmåga att i en nödsituation kommunicera med passagerarna, med beaktande av en lämplig och adekvat kombination av följande faktorer:

- a) Det eller de språk som är lämpliga för huvuddelen av de nationaliteter som passagerare på en bestämd rutt har.
- b) Sannolikheten för att förmågan att använda ett grundläggande engelskt ordförråd för att ge enkla instruktioner kan möjliggöra kommunikation med en passagerare som behöver hjälp, om passageraren och besättningsmedlemmen inte har ett gemensamt språk.
- c) Ett eventuellt behov av att i en nödsituation kunna kommunicera genom andra medel (t.ex. genom demonstration och handsignaler eller genom att visa var instruktioner, samlingsstationer, livräddningsanordningar eller utrymningsvägar finns när det inte är praktiskt möjligt med verbal kommunikation).
- d) Huruvida fullständiga säkerhetsinstruktioner har gått ut till passagerarna på deras modersmål.
- e) De språk på vilket nödmeddelanden kan sändas vid en nödsituation eller under en övning för att förmedla avgörande vägledning till passagerare och för att göra det lättare för besättningsmedlemmar att bistå passagerare.

#### 12. Gemensamt arbetsspråk för besättningsmedlemmar

Att ett arbetsspråk har införts för att säkerställa att besättningen kan arbeta på ett effektivt sätt när det gäller säkerhetsfrågor och att detta arbetsspråk är registrerat i fartygets skeppsdagbok.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

### 13. Säkerhetsutrustning

Att livräddnings- och brandredskap, inbegripet branddörrar och andra delar av det inbyggda brandskyddet som snabbt kan inspekteras, upprätthålls. Att brandkontrollplaner finns permanent uppsatta eller att informationshäften som innehåller motsvarande information tillhandahålls för befälens kännedom. Att stuvningsplatserna för räddningsvästar är lämpliga och att stuvningsplatserna för räddningsvästar för barn är lätta att känna igen. Att lastningen av fordon inte hindrar funktionen hos brandkontroller, nödavgångsplaner, nödavgångsplaner, kontroller för stormventiler etc. som kan finnas placerade på bildäcken.

### 14. Navigations- och radioutrustning

Att navigationsutrustningen och utrustningen för radiokommunikation, inbegripet nödradiofyrar (EPIRB), är funktionsdugliga.

### 15. Extra nödbelysning

Att extra nödbelysning finns monterad när så krävs enligt reglerna, och att brister registreras.

### 16. Utrymningsvägar

Att utrymningsvägar är markerade i enlighet med tillämpliga krav och att de är upplysta, både från huvudströmkällor och från nödströmkällor. Att åtgärder vidtas för att hålla utrymningsvägar fria från fordon i de fall dessa utrymningsvägar korsar eller leder igenom bildäcken. Att utgångar, särskilt utgångar från butiker för skattefri försäljning, som har konstaterats vara blockerade av stora mängder varor, hålls fria.

### 17. Renlighet i maskinrummet

Att maskinrummet hålls rent i enlighet med underhållsrutiner.

### 18. Bortskaffande av avfall

Att metoderna för hantering och bortskaffande av avfall är tillfredsställande.

### 19. Planerat underhåll

Att alla företag har särskilda rutinåtgärder, med ett planerat underhållssystem, för alla säkerhetsrelaterade områden, inbegripet bog-, akter- och sidoportar samt deras stängningsanordningar, men även med avseende på maskinrum-sunderhåll och säkerhetsutrustning. Att det finns planer för periodisk kontroll av alla delar, så att högsta möjliga säkerhetsstandard kan upprätthållas. Att det finns rutiner för att registrera brister och bekräfta att dessa har åtgärdats på ett korrekt sätt, så att befälhavaren och den ansvariga personen i land inom företagets ledningsorganisation är medvetna om bristerna och underrättas när dessa brister har åtgärdats inom en angiven tid. Att periodiska kontroller av att stängningsanordningarna för den inre och yttre bogporten fungerar inbegriper indikatorerna, övervakningsutrustningen och spygatter i områdena mellan bogvisiret och den inre porten och särskilt stängningsmekanismerna med tillhörande hydrauliska system.

### 20. Sjöresor

Vid en sjöresa bör kontroll ske med avseende på eventuell överbeläggning, inbegripet antalet tillgängliga sittplatser och huruvida korridorer, trappor och nödutgångar blockeras av bagage och passagerare som inte hittat några sittplatser. Det är nödvändigt att kontrollera att alla passagerare har lämnat bildäcket innan fartyget lämnar kajen och att de inte har tillträde till däcket förrän omedelbart före tilläggning.



## BILAGA IV

## JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 1999/35/EG	Detta direktiv
Artikel 1	—
Artikel 2 a, b, d, e, f, g, h, j, m, o, r	Artikel 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12
Artikel 2 c, i, k, l, n, p, q, s	—
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	—
Artikel 5.1 a	Artikel 3
Artikel 5.1 b och 5.2	—
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8.1	Artikel 5.1
Artikel 8.2	Artikel 5.3
Artikel 8.3	Artikel 9.1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10.1 a, b och c	Artikel 7
Artikel 10.1 d	—
Artikel 10.2	Artikel 7
Artikel 10.3	Artikel 8
Artikel 10.4	—
Artikel 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.7, 11.8	—
Artikel 11.6	Artikel 6.1
Artikel 13.1, 13.2, 13.4, 13.5	—
Artikel 13.3	Artiklarna 6.2 och 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
Bilaga I	Bilaga I