

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2017/2110

2020/EES/54/15

frá 15. nóvember 2017

um skoðunarkerfi fyrir öruggan rekstur ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum og um breytingu á tilskipun 2009/16/EB og niðurfellingu á tilskipun ráðsins 1999/35/EB (*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFNA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 2. mgr. 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽²⁾,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Löggjöf Sambandsins um lögboðið eftirlitskerfi til að stuðla að öruggum rekstri ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum er frá árinu 1999. Nú er nauðsynlegt að uppfæra þessa löggjöf til að taka tillit til þess árangurs sem náðst hefur í tengslum við framkvæmd hafnarríkiseftirlitskerfisins, sem komið var á með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB ⁽³⁾, sem og þeirrar reynslu sem fengist hefur í kjölfar beitingar Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit sem var undirritað í París 26. janúar 1982.
- 2) Gæðaeftirlit innan ramma áætlunarinnar um markvissa og skilvirka löggjöf (REFIT-gæðaeftirlit) sýnir að lagarammi Sambandsins fyrir öryggi farþegaskipa hefur leitt til sameiginlegs öryggisstigs fyrir farþegaskip í Sambandinu. Gæðaeftirlitið sýnir einnig, vegna þróunar löggjafar Sambandsins um öryggi farþega þegar til lengri tíma er litið, í því skyni að bregðast við mismunandi kröfum og aðstæðum, að um tiltekna skörun og tvítekingu sé að ræða og að gera ætti ferlið skilvirkara og einfaldara til að draga úr stjórnsýslubyrði á skipaeigendur sem og til að réttlæta það vinnuframlag sem krafist er af siglingamálayfirvöldum aðildarríkjana.
- 3) Flest aðildarríki hafa nú þegar, þegar því hefur verið við komið, sameinað lögboðið eftirlit, í tengslum við öruggan rekstur ekjufarþegaskipa í áætlunarferðum, öðrum tegundum eftirlits og skoðana, þ.e. eftirliti fánaríkis og hafnarríkiseftirlitsskoðunum. Til að draga enn frekar úr skoðanaálagi og hámarka þann tíma sem nýta má skipið eða farið í ábataskyni, á sama tíma og ströngum öryggisstöðlum er viðhaldið, ætti að færa skip, sem sæta hafnarríkiseftirlitsskoðunum, undir gildissvið tilskipunar 2009/16/EB. Gildissvið þessarar tilskipunar ætti að takmarkast við ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför í áætlunarferðum milli hafna innan aðildarríkis eða milli hafnar í aðildarríki og hafnar í þriðja landi ef skipið siglir undir sama fána og viðkomandi aðildarríki. Að því er varðar ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför í áætlunarferðum milli aðildarríkis og þriðja lands ætti tilskipun 2009/16/EB að gilda ef skipið siglir ekki undir sama fána og viðkomandi aðildarríki.
- 4) Hugtakið „gistiríki“ var innleitt með tilskipun ráðsins 1999/35/EB ⁽⁴⁾ til að greiða fyrir samvinnu við þriðju lönd áður en hafist var handa við stækkun Sambandsins árið 2004. Þetta hugtak á ekki lengur við og ætti því að fella það brott.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 315, 30.11.2017, bls. 61. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 107/2020 frá 14. Júlí 2020 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjttíð. ESB C 34, 2.2.2017, bls. 176.

(2) Afstaða Evrópuþingsins frá 4. október 2017 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 23. október 2017.

(3) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB frá 23. apríl 2009 um hafnarríkiseftirlit (Stjttíð. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 57).

(4) Tilskipun ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum (Stjttíð. EB L 138, 1.6.1999, bls. 1).

- 5) Í tilskipun 1999/35/EB er kveðið á um að á 12 mánaða tímabili eigi gistiríki að framkvæma sértækt eftirlit og eftirlit í áætlunarferðum. Jafnvel þótt markmiðið með þessari kröfu hafi verið að tryggja að þessar tvær skoðanir væru framkvæmdar með nægilegu millibili hafa niðurstöður REFIT-gæðaeftirlitsins sýnt að það sé ekki alltaf reyndin. Til að gera skoðunarkerfið skýrara og til að tryggja að til staðar sé samræmdur skoðunarrámmi sem tryggir öflugt öryggisstig, á sama tíma og sameiginlegar þarfir farþegaflutninga eru teknar til greina, ætti að gera skýra grein fyrir því að framkvæma eigi þessar tvær árlegu skoðanir með reglulegu millibili, á u.þ.b. sex mánaða fresti. Ef skipið er í notkun ættu að framkvæma þessar samfelldu skoðanir með minnst fjögurra mánaða og mest átta mánaða millibili.
- 6) Í tilskipun 1999/35/EB er oftast vísað til „eftirlits“ (e. *survey*) en til „skoðana“ (e. *inspections*). Hugtakið „eftirlit“ er notað í alþjóðasamningum til að benda á skyldu fánaríkja til að vakta að skip fari að alþjóðlegum reglum og gefi út eða, ef við á, endurnýi skírteini. Hins vegar getur sértæka skoðunarkerfið fyrir ekjufarþegaskip og háhraðafarþegafor í áætlunarferðum ekki talist vera eftirlit og viðeigandi skoðunarskýrsluform eru ekki og geta ekki talist haffærisskírteini. Því ætti hugtakið „skoðun“ að koma í stað hugtaksins „eftirlit“ þegar vísað er til sértæks eftirlits, eins og nú er kveðið á um í tilskipun 1999/35/EB.
- 7) Að teknu tilliti til sérstaks áhættusniðs fyrir ekjufarþegaskip og háhraðafarþegafor ætti regluleg skoðun skipa að vera í forgangi. Sérhver skoðun ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafora, sem falla undir gildissvið tilskipunar 2009/16/EB, ætti að teljast með í heildarfjölda árlegra skoðana sem hvert aðildarríki framkvæmir.
- 8) Félagið ætti að greiða allan kostnað í tengslum við skoðanir sem leiða til farbanns skipa.
- 9) Til að taka tillit til þróunar á alþjóðavettvangi og fenginnar reynslu ætti að veita framkvæmdastjórninni valdheimildir til að samþykka gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins með það fyrir augum að beita ekki breytingum á alþjóðlegum gerningum að því er þessa tilskipun varðar, ef nauðsyn krefur, og til að uppfæra tækniforskriftirnar. Einkum er mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningi milli stofnana frá 13. apríl 2016 um betri lagasetningu ⁽¹⁾ Til að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða, fá Evrópuþingið og ráðið í hendur öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkja og hafa sérfræðingar þeirra kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem hafa umsjón með undirbúningi framseldra gerða.
- 10) Breyta ætti tilskipun 2009/16/EB til að tryggja að tíðni og fyrirkomulag skoðana á ekjufarþegaskipum og háhraðafarþegaforum verði óbreytt. Því ætti að innleiða sértæk ákvæði um skoðanir og sannprófanir, að því er varðar ekjufarþegaskip og háhraðafarþegafor í áætlunarferðum sem gætu þurft að sæta hafnaríkiseftirliti, í tilskipun 2009/16/EB.
- 11) Þegar skoðun fer fram samkvæmt tilskipun 2009/16/EB ætti að gera allt sem hægt er til að forðast að farbann sé lagt á skipið eða það tafið á ótilhlýðilegan hátt.
- 12) Mikilvægt er að taka tillit til vinnuskilyrða og aðbúnaðar áhafnarinnar um borð sem og til menntunar og hæfis skipverja, að því gefnu að sterk tengsl séu á milli heilsufarslegra, öryggistengdra og félagslegra sjónarmiða.
- 13) Að teknu tilliti til heillar lotu eftirlitsheimsókna á vegum Siglingaöryggisstofnunar Evrópu ætti framkvæmdastjórnin að meta framkvæmd þessarar tilskipunar eigi síðar en sjö árum eftir lögleiðingarfrest hennar og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið þar að lútandi. Aðildarríki ættu að starfa með framkvæmdastjórninni til að safna saman öllum þeim upplýsingum sem nauðsynlegar eru fyrir þetta mat.
- 14) Í því skyni að leggja ekki óhóflega stjórnsýslubyrði á landlukt aðildarríki ætti minniháttarregla að heimila slíkum aðildarríkjum að víkja frá ákvæðum þessarar tilskipunar sem þýðir að slíkum aðildarríkum, uppfylli þau tilteknar viðmiðanir, ber ekki skylda til að lögleiða þessa tilskipun.
- 15) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar, þ.e. að tryggja öruggan rekstur ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafora í áætlunarferðum, með tilliti til þess að farþegaflutningar á sjó eru hluti af innri markaðinum og í ljósi þess að rekstur slíkra skipa og fara í Sambandinu og á alþjóðavettvangi nær yfir landamæri, og

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

þeim verður betur náð á vettvangi Sambandsins, með því að koma á almennu lágmarksöryggi og koma í veg fyrir röskun á samkeppni, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessum markmiðum.

- 16) Til að auka skýrleika og samkvæmni laga og í ljósi þeirra mörgu breytinga sem um er að ræða ætti að fella tilskipun 1999/35/EB úr gildi og breyta tilskipun 2009/16/EB til samræmis við það.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför sem eru í:
 - a) áætlunarferðum milli hafnar í aðildarríki til hafnar í þriðja landi, ef skipið siglir undir sama fána og viðkomandi aðildarríki eða
 - b) áætlunarferðum innanlands á hafsvæðum þar sem skipum í flokki A er heimilt að sigla í samræmi við 4. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB ⁽¹⁾.
2. Þessi tilskipun gildir ekki um ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför sem falla undir tilskipun 2009/16/EB.
3. Aðildarríkjunum er heimilt að beita þessari tilskipun í tengslum við ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför sem eru í áætlunarferðum innanlands á öðrum hafsvæðum en þeim sem um getur í b-lið 1. mgr.
4. Aðildarríki, sem hafa ekki hafnir við sjó og geta staðfest að af þeim heildarfjölda skipa sem hafa haft árlega viðkomu í höfnum þeirra við ár, á næstliðnu þriggja ára tímabili, séu færri en 5% þeirra ekjufarþegaskip eða háhraðafarþegaför sem falla undir þessa tilskipun, mega víkja frá ákvæðum þessarar tilskipunar að undanskilinni þeirri skyldu sem sett er fram í annarri undirgrein.

Þau aðildarríki, sem hafa ekki hafnir við sjó, skulu senda upplýsingar til framkvæmdastjórnarinnar, eigi síðar en 21. desember 2019, um fjölda ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafara sem hafa viðkomu í höfnum þeirra, á þriggja ára tímabilinu, sem um getur í fyrstu undirgrein, og skulu þau tilkynna framkvæmdastjórninni árlega upp frá því um allar síðari breytingar á framangreindum tölum.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „ekjufarþegaskip“: skip sem er útbúið þannig að hægt er að aka ökutækjum eða járnbrautarvögnum beint um borð og frá borði og getur flutt fleiri en tólf farþega,
- 2) „háhraðafarþegafar“: far eins og það er skilgreint í reglu 1 í X. kafla SOLAS 74 og getur flutt fleiri en tólf farþega,
- 3) „SOLAS 74“: alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 ásamt tilheyrandi bókunum og breytingum, í uppfærðri útgáfu,

⁽¹⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB frá 6. maí 2009 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip (Stjórið. ESB L 163, 25.6.2009, bls. 1).

- 4) „kóði um háhraðaför“: alþjóðakóðinn um öryggi háhraðafara, sem er að finna í ályktun siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.36(63) frá 20. maí 1994, eða alþjóðakóðinn um öryggi háhraðafara frá 2000 (HSC-kóðinn frá 2000), sem er að finna í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.97(73) frá desember 2000, í uppfærðum útgáfum,
- 5) „HSSC“: viðmiðunarreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um samhæft kerfi fyrir skoðanir og útgáfu skírteina, í uppfærðri útgáfu,
- 6) „áætlunarferðir“: siglingar ekjufarþegaskipa eða háhraðafarþegafara milli sömu tveggja eða fleiri hafna eða siglingar frá og til sömu hafnar án viðkomu á öðrum stöðum, annaðhvort:
 - a) samkvæmt birtri áætlun, eða
 - b) með svo reglulegum eða tíðum ferðum að telja má að um reglubundnar ferðir sé að ræða,
- 7) „hafsvæði“: sérhvert hafsvæði eða siglingaleið sem ákveðin er skv. 4. gr. tilskipunar 2009/45/EB,
- 8) „skírteini“:
 - a) að því er varðar ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför í millilandasiglingum, öryggisskírteini gefin út samkvæmt SOLAS 74 annars vegar eða kóðanum um háhraðaför hins vegar, ásamt viðeigandi, meðfylgjandi skráum yfir búnað,
 - b) að því er varðar ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför í innanlandssiglingum, öryggisskírteini gefin út í samræmi við tilskipun 2009/45/EB, ásamt viðeigandi, meðfylgjandi skráum yfir búnað,
- 9) „stjórnvald fánaríkis“: lögbær yfirvöld ríkis sem ekjufarþegaskipinu eða háhraðafarþegafarinu er heimilt að sigla undir fána hjá,
- 10) „innanlandssiglingar“: siglingar á hafsvæðum frá höfn aðildarríkis til sömu eða annarrar hafnar í því aðildarríki,
- 11) „félag“: sú stofnun eða sá einstaklingur sem hefur gengist við öllum þeim skyldum og þeirri ábyrgð sem felast í alþjóðakóðanum um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir (ISM-kóðinn), í uppfærðri útgáfu, eða í þeim tilvikum þar sem IX. kafli SOLAS 74 á ekki við, eigandi ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars eða sérhver önnur stofnun eða einstaklingur, t.d. framkvæmdastjóri eða skipamiðlari þurrleiguskipa, sem hefur tekið á sig ábyrgð á rekstri ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins fyrir hönd eiganda þess,
- 12) „skoðunarmaður“: opinber starfsmaður eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu lögbærs yfirvalds í aðildarríki til þess að annast þær skoðanir sem kveðið er á um í þessari tilskipun, sem heyrir undir þetta yfirvald og uppfyllir lágmarkskröfurnar sem tilgreindar eru í XI. viðauka við tilskipun 2009/16/EB,
- 13) „lögbært yfirvald í aðildarríki“: það yfirvald sem aðildarríki tilnefnir, samkvæmt þessari tilskipun, og ber ábyrgð á að framkvæma þau verkefni sem því er falið samkvæmt þessari tilskipun.

3. gr.

Forskoðanir (e. *pre-commencement inspections*)

1. Áður en áætlunarferðir ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars, sem falla undir þessa tilskipun, hefjast skulu lögbær yfirvöld í aðildarríki framkvæma forskoðun sem felur í sér:
 - a) staðfestingu á því að farið sé að kröfunum sem mælt er fyrir um í I. viðauka og
 - b) skoðun, í samræmi við II. viðauka, til að ganga úr skugga um að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarið uppfylli nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur í áætlunarferðum.
2. Skoðunarmaður skal sjá um að framkvæma forskoðun.
3. Þegar aðildarríki óskar eftir því skulu félög leggja fram gögn um að farið sé að kröfum I. viðauka, en þó ekki fyrr en einum mánuði áður en forskoðun fer fram.

4. gr.

Undanþágur frá þeirri skyldu að framkvæma forskoðun

1. Ef um er að ræða forskoðanir getur aðildarríki ákveðið að beita ekki tilteknum kröfum eða verklagsreglum í I. og II. viðauka, sem gilda um árlegt eftirlit fánaríkis eða skoðanir sem framkvæmdar eru á næstliðnum sex mánuðum, að því tilskildu að farið sé að viðeigandi verklags- og viðmiðunarreglum um eftirlit sem tilgreindar eru í HSSC, eða verklagsreglum sem stefna að sama marki. Aðildarríki skulu framsenda viðeigandi upplýsingar í skoðunargagnagrunninn í samræmi við 10. gr.
2. Þegar til stendur að áætlunarferðir ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars hefjist er aðildarríki heimilt að taka tillit til skoðana og eftirlits sem þegar hafa farið fram á hlutaðeigandi ekjufarþegaskipi eða háhraðafarþegafari í tengslum við aðrar áætlunarferðir sem falla undir þessa tilskipun. Að því tilskildu að aðildarríkið telji þessar fyrri skoðanir og eftirlit fullnægjandi og að þau eigi við um ný rekstrarskilyrði þarf ekki að framkvæma skoðanirnar, sem kveðið er á um í 1. mgr. 3. gr., áður en áætlunarferðir ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars hefjast á ný. hefur
3. Að beiðni félags geta aðildarríki staðfest fyrir fram að þau séu sammála því að fyrri skoðanir og eftirlit séu viðeigandi fyrir nýju rekstrarskilyrðin.
4. Ef nauðsynlegt er, af ófyrirsjáanlegum ástæðum, að skipta út í skyndi ekjufarþegaskipi eða háhraðafarþegafari til að tryggja áframhaldandi þjónustu, og 2. mgr. á ekki við, getur aðildarríki heimilað að áætlunarferðir ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins hefjist á ný, að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - a) sjónræn skoðun og athugun skjala gefi ekki tilefni til að ætla að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið uppfylli ekki nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur og
 - b) aðildarríkið framkvæmi forskoðunina sem kveðið er á um í 1. mgr. 3. gr. innan eins mánaðar.

5. gr.

Reglubundnar skoðanir

1. Á tólf mánaða fresti skulu aðildarríkin framkvæma:
 - a) skoðun í samræmi við II. viðauka og
 - b) skoðun meðan á áætlunarferð stendur, sem skal fara fram í fyrsta lagi fjórum mánuðum fyrir en eigi síðar en átta mánuðum eftir skoðunina sem um getur í a-lið og sem tekur til þeirra atriða sem talin eru upp í III. viðauka sem og til nægilegs fjölda atriða sem talin eru upp í I. og II. viðauka, að mati skoðunarmanns, til að tryggja að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið haldi áfram að uppfylla allar nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur.

Forskoðun, sem er framkvæmd í samræmi við 3. gr., skal teljast skoðun að því er a-lið varðar.

2. Ef aðildarríki ákveður svo er heimilt að framkvæma skoðunina, sem um getur í a-lið 1. mgr., á sama tíma eða í tengslum við árlegt eftirlit fánaríkisins, að því tilskildu að farið sé að viðeigandi verklags- og viðmiðunarreglum um eftirlit, sem tilgreindar eru í HSSC, eða verlagsreglum sem stefna að sama marki.
3. Aðildarríki skal láta fara fram skoðun í samræmi við II. viðauka í hvert sinn sem meiri háttar viðgerðir, breytingar og endurbætur eru gerðar á ekjufarþegaskipinu eða háhraðafarþegafarinu eða þegar breyting verður á stjórnun eða tilfærsla verður milli flokka. Þó er aðildarríki heimilt að veita skipinu eða farinu undanþágu frá þeirri skoðun sem krafist er samkvæmt fyrsta málslið þessarar málsgreinar þegar stjórnun eða flokkun er breytt, að teknu tilliti til fyrri skoðana á skipinu eða farinu, að því tilskildu að breytingin eða tilfærslan hafi ekki áhrif á öryggi skipsins eða farsins.

6. gr.

Skoðunarskýrsla

1. Að lokinni skoðun, sem framkvæmd er í samræmi við þessa tilskipun, skal skoðunarmaður taka saman skýrslu í samræmi við IX. viðauka við tilskipun 2009/16/EB.
2. Upplýsingarnar í skýrslunni skulu skráðar í skoðunargagnagrunninum sem kveðið er á um í 10. gr. Skipstjóri skal einnig fá afrit af skoðunarskýrslunni.

7. gr.

Úrbætur á annmörkum, farbann og stöðvun skoðunar

1. Aðildarríkin skulu tryggja að ráðin verði bót á hvers konar staðfestum annmörkum eða annmörkum sem komu í ljós við skoðun sem framkvæmd er í samræmi við þessa tilskipun.
2. Ef um er að ræða annmarka, sem sannarlega stofna öryggi eða heilbrigði manna í hættu eða sem fela í sér bráða hættu fyrir heilbrigði eða líf manna, fyrir ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið, fyrir skipverja þess og farþega, skal lögbært yfirvald í aðildarríkinu tryggja að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið verði látið sæta farbanni. Skipstjóri skal fá afrit af þessu farbanni.
3. Farbanninu skal ekki aflétt fyrr en ráðin hefur verið bót á annmarkanum og hættan er liðin hjá, þannig að lögbært yfirvald í aðildarríkinu telji það fullnægjandi eða þar til lögbæra yfirvaldið í aðildarríkinu hefur gengið úr skugga um að skipið eða farið geti, að teknu tilliti til nauðsynlegra skilyrða sem kunna að verða sett, haldið til hafs á ný eða unnt sé að halda rekstrinum áfram án þess að öryggi og heilbrigði farþega eða áhafnar sé stefnt í hættu eða ekjufarþegaskipinu eða háhraðafarþegafarinu eða öðrum skipum sé stefnt í hættu.
4. Ef ekki er hægt að ráða auðveldlega bót á annmarkanum, sem um getur í 2. mgr., í þeirri höfn þar sem annmarkinn var staðfestur eða kom í ljós, getur lögbært yfirvald í aðildarríkinu samþykkt að leyfa skipinu eða farinu að fara til viðeigandi skipaviðgerðarstöðvar þar sem auðvelt er að ráða bót á annmarkanum.
5. Við sérstakar aðstæður, ef greinilegt er að almennt ástand ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars uppfyllir ekki tilskildar kröfur, má lögbært yfirvald í aðildarríkinu stöðva skoðun skipsins eða farsins þar til félagið gerir viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið stofni öryggi eða heilbrigði manna sannarlega ekki lengur í hættu eða felur ekki lengur í sér bráða lífshættu fyrir skipverja og farþega eða til að tryggja að það uppfylli viðeigandi kröfur gildandi alþjóðasamninga.
6. Ef lögbæra yfirvaldið í aðildarríkinu stöðvar skoðunina, í samræmi við 5. mgr., skal farbann sjálfkrafa lagt á ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið. Aflétta skal farbanninu þegar skoðun hefst aftur og henni hefur verið lokið með fullnægjandi hætti og þegar skilyrðin, sem sett eru fram í 3. mgr. þessarar greinar og 2. mgr. 9. gr., hafa verið uppfyllt.
7. Í því skyni að komast hjá þrengslum í höfn má lögbæra yfirvaldið í aðildarríkinu heimila að ekjufarþegaskip eða háhraðafarþegafar, sem farbann hefur verið lagt á, verði fært til annars hluta hafnar, sé það öruggt. Þó skal hætta á þrengslum í höfn ekki vera til fyrirstöðu þegar ákvörðun um farbann eða um niðurfellingu farbanns er tekin. Hafnaryfirvöld eða -aðilar skulu greiða fyrir móttöku slíkra skipa.

8. gr.

Réttur til áfrýjunar

1. Félagið skal hafa rétt til að áfrýja farbanni sem lögbært yfirvald í aðildarríkinu hefur gefið út. Áfrýjun skal ekki fella farbannið tímabundið úr gildi nema tímabundnar ráðstafanir hafi verið leyfðar í samræmi við landslög. Aðildarríkin skulu koma á og viðhafa viðeigandi málsmeðferð, í þessu skyni, í samræmi við eigin lög.
2. Lögbært yfirvald í aðildarríkinu skal upplýsa skipstjóra ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins, sem sætir farbanni, um áfrýjunarrétt hans og viðeigandi málsmeðferð. Þegar farbanni er aflétt eða breytt í kjölfar áfrýjunar skal aðildarríkið tryggja að skoðunargagnagrunnurinn, sem kveðið er á um í 10. gr., sé tafarlaust uppfærður í samræmi við það.

*9. gr.***Kostnaður**

1. Ef skoðanirnar, sem um getur í 3. og 5. gr., staðfesta eða leiða í ljós annmarka sem réttlæta farbann skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar falla á félagið.
2. Farbanni skal ekki aflétt fyrr en full greiðsla hefur borist eða tryggt hafi verið með fullnægjandi hætti að kostnaður verði endurgreiddur.

*10. gr.***Skoðunargagnagrunnur**

1. Framkvæmdastjórnin skal byggja upp, viðhalda og uppfæra skoðunargagnagrunninn, sem öll aðildarríkin skulu vera tengd við og sem skal innihalda allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru fyrir framkvæmd skoðunarkerfisins sem kveðið er á um í þessari tilskipun. Þessi gagnagrunnur mun byggjast á skoðunargagnagrunninum, sem um getur í 24. gr. tilskipunar 2009/16/EB, og skal hafa svipaða virkni og sá gagnagrunnur.
2. Aðildarríkin skulu tryggja að upplýsingarnar, sem tengjast skoðunum sem hafa verið framkvæmdar í samræmi við þessa tilskipun, þ.m.t. upplýsingar um annmarka og farbönn, séu færðar án tafar inn í skoðunargagnagrunninn, um leið og skoðunarskýrslan er tilbúin eða farbanni hefur verið aflétt. Hvað varðar einstök atriði upplýsinganna gilda ákvæði XIII. viðauka við tilskipun 2009/16/EB að breyttu breytanda.
3. Aðildarríkin skulu tryggja að upplýsingarnar, sem færðar eru í skoðunargagnagrunninn, séu fullgiltar til birtingar innan 72 klukkustunda.
4. Framkvæmdastjórnin skal tryggja að með skoðunargagnagrunninum sé mögulegt að sækja öll viðeigandi gögn um framkvæmd þessarar tilskipunar á grundvelli skoðunargagna sem aðildarríkin leggja fram.
5. Aðildarríkin skulu hafa aðgang að öllum upplýsingum sem skráðar eru í skoðunargagnagrunninn og hafa þýðingu fyrir framkvæmd skoðunarkerfisins sem kveðið er á um í þessari tilskipun og tilskipun 2009/16/EB.

*11. gr.***Viðurlög**

Aðildarríkin skulu setja reglur um viðurlög vegna brota á þeim ákvæðum landslaga sem eru samþykkt samkvæmt þessari tilskipun og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja að slíkum viðurlögum sé beitt. Viðurlögin, sem kveðið er á um, skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og hafa varnaðaráhrif.

*12. gr.***Málsmeðferð vegna breytinga**

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 13. gr., um breytingar á viðaukunum við þessa tilskipun til að taka tillit til þróunar á alþjóðavettvangi, einkum innan Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar, og til að bæta tækniforskriftirnar í ljósi fenginnar reynslu.
2. Í undantekningartilvikum, sem eru tilhlýðilega rökstudd með viðeigandi greiningu framkvæmdastjórnarinnar, og til að koma í veg fyrir alvarlega og óásættanlega hættu fyrir siglingaöryggi, heilbrigði, aðbúnað eða vinnuskilyrði um borð eða sjávarumhverfið, eða til að koma í veg fyrir ósamræmi við siglingalöggjöf Sambandsins, er framkvæmdastjórninni falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 13. gr. um breytingu á þessari tilskipun með það fyrir augum að beita ekki, að því er þessa tilskipun varðar, breytingum á alþjóðlegum gerningum sem um getur í 2. gr.

Þessar framseldu gerðir skulu samþykktar a.m.k. þremur mánuðum áður en fresturinn, sem ákveðinn var á alþjóðavettvangi fyrir þegjandi samþykki á viðkomandi breytingu, rennur út eða fyrir þann dag sem fyrirhugað er að fyrrnefnd breyting öðlist gildi. Á tímabilinu fyrir gildistöku slíkra framseldra gerða ættu aðildarríkin hvorki að hefja aðgerðir sem miða að því að fella breytinguna inn í eigin löggjöf né beita breytingunni gagnvart viðkomandi alþjóðlegum gerningi.

13. gr.

Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sem um getur í 12. gr., að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sem um getur í 12. gr., yfir sjö ára tímabil sem hefst 20. desember 2017. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um framsal valds eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok sjö ára tímabilsins. Framsal valds skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.
3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla framsal valds sem um getur í 12. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endi á framsal valdsins sem tilgreint er í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Framkvæmdastjórnin skal, áður en framseld gerð er samþykkt, hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016.
5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 12. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

14. gr.

Breytingar á tilskipun 2009/16/EB

Tilskipun 2009/16/EB er breytt sem hér segir:

- 1) Eftirfarandi liðir bætist við 2. gr.:

„25. „ekjufarþegaskip“: skip sem er útbúið þannig að hægt er að aka ökutækjum eða járnbrautarvögnum beint um borð og frá borði og getur flutt fleiri en tólf farþega,

26. „háhraðafarþegafar“: far eins og það er skilgreint í reglu 1 í X. kafla SOLAS 74 og getur flutt fleiri en tólf farþega,

27. „áætlunarferðir“: siglingar ekjufarþegaskipa eða háhraðafarþegafara milli tveggja eða fleiri hafna eða siglingar til og frá sömu höfn án viðkomu á öðrum stöðum, annaðhvort:

i. samkvæmt birtri áætlun, eða

ii. með svo reglulegum eða tíðum ferðum að telja má að um reglubundnar ferðir sé að ræða.“

- 2) Eftirfarandi undirgrein bætist við 1. mgr. 3. gr.:

„Þessi tilskipun gildir einnig um skoðanir á ekjufarþegaskipum og háhraðafarþegaförum sem framkvæmdar eru utan hafnar eða akkerislægis meðan á áætlunarferð stendur, í samræmi við 14. gr. a.“

- 3) Í stað inngangsorðanna í 13. gr. komi eftirfarandi:

„Aðildarríkin skulu tryggja að skip, sem eru valin til skoðunar, í samræmi við 12. gr. eða 14. gr. a, sæti upphafsskoðun eða nákvæmari skoðun sem hér segir:“

4) Eftirfarandi grein bætist við:

„14. gr. a

Skoðun ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum

1. Ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför í áætlunarferðum gætu þurft að sæta skoðunum í samræmi við tímarammann og aðrar kröfur sem settar eru fram í XVII. viðauka.
 2. Þegar aðildarríki skipuleggja skoðanir á ekjufarþegaskipi eða háhraðafarþegafari skulu þau taka tilhlýðilegt tillit til rekstrar- og viðhaldsáætlunar þeirra.
 3. Þegar ekjufarþegaskip eða háhraðafarþegafar hefur verið skoðað í samræmi við XVII. viðauka skal skrá slíka skoðun í skoðunargagnagrunninn og hafa hana til hliðsjónar í tengslum við 10., 11. og 12. gr. og við útreikning á efnudum hvers aðildarríkis fyrir sig á skoðunarskyldum sínum. Skoðunin skal talin með í heildarfjölda árlegra skoðana sem hvert aðildarríki framkvæmir, eins og kveðið er á um í 5. gr.
 4. Ákvæði 9. gr. (1. mgr.), 11. gr. (a-liðar) og 14. gr. gilda ekki um ekjufarþegaskip og háhraðafarþegaför í áætlunarferðum sem skoðuð eru samkvæmt þessari grein.
 5. Lögbært yfirvald skal sjá til þess að þau ekjufarþegaskip eða háhraðafarþegaför sem þurfa að sæta viðbótarskoðun, í samræmi við b-lið 11. gr., séu valin í samræmi við c-lið liðar 3A og c-lið liðar 3B í II. hluta I. viðauka. Skoðanir, sem framkvæmdar eru samkvæmt þessari málsgrein, skulu ekki hafa áhrif á bilið milli skoðana sem kveðið er á um í 2. lið XVII. viðauka.
 6. Við skoðun á ekjufarþegaskipi eða háhraðafarþegafari getur skoðunarmaður lögbærs yfirvalds í hafnarrikinu samþykkt að skoðunarmaður hafnarrikis frá öðru aðildarríki fylgi honum eftir sem eftirlitsmaður. Ef skipið ber fána aðildarríkis skal hafnarrikið, ef óskað er eftir því, bjóða fulltrúa frá fánaríkinu að vera viðstaddur skoðunina sem eftirlitsmaður.“
- 5) Í 15. gr. falli 3. mgr. brott.
- 6) Í stað 1. mgr. 16. gr. komi eftirfarandi:

„1. Aðildarríki skal banna aðgang skipa að höfnum sínum og akkerislægjum sem:

- sökum hárrar farbannstíðni, sigla undir fána ríkis sem er á svarta listanum, sem samþykktur er í samræmi við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, á grundvelli upplýsinga sem skráðar eru í skoðunargrunninum og framkvæmdastjórnin birtir árlega, og sem farbann hefur verið lagt á oftast en tvisvar á síðastliðnum 36 mánuðum í höfn eða akkerislægi aðildarríkis eða í ríki, sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit, eða
- sökum hárrar farbannstíðni, sigla undir fána ríkis sem er á gráa listanum, sem samþykktur er í samræmi við Parísarsamkomulagið um hafnarrikiseftirlit, á grundvelli upplýsinga sem skráðar eru í skoðunargrunninum og framkvæmdastjórnin birtir árlega, og sem farbann hefur verið lagt á oftast en tvisvar á síðastliðnum 24 mánuðum í höfn eða akkerislægi aðildarríkis eða í ríki, sem er undirritunaraðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarrikiseftirlit.

Fyrsta undirgreinin gildir ekki um tilvikin sem um getur í 6. mgr. 21. gr.

Aðgangsbannið skal öðlast gildi um leið og skip siglir úr höfn eða frá akkerislægi þar sem farbann hefur verið lagt á það í þriðja sinn og þar sem úrskurður um aðgangsbann hefur verið gefinn út.“

7) Eftirfarandi viðauki bætist við:

„XVII. VIÐAUKI

Skoðun ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum

- 1.1. Áður en áætlunarferðir ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars, sem falla undir þessa tilskipun, hefjast skulu aðildarríkin framkvæma skoðun, í samræmi við 1. mgr. 3. gr. tilskipunar (ESB) 2017/2110 (*), til að tryggja að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið uppfylli nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur í áætlunarferðum.

- 1.2. Þegar til stendur að áætlunarferðir ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars hefjist má hlutaðeigandi aðildarríki taka tillit til skoðana, sem annað aðildarríki hefur þegar framkvæmt á þessu ekjufarþegaskipi eða háhraðafarþegafari á undangengnum átta mánuðum í tengslum aðrar áætlunarferðir, sem falla undir þessa tilskipun, að því tilskildu að aðildarríkið hafi, í hverju tilviki fyrir sig, fullvissað sig um að þessar fyrri skoðanir eigi við um nýju rekstrarskilyrðin og að nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur í áætlunarferðum hafi verið uppfylltar meðan á þessum skoðunum stóð. Ekki er nauðsynlegt að framkvæma skoðanirnar, sem um getur í lið 1.1, áður en áætlunarferðir ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins hefjast á ný.
- 1.3. Ef nauðsynlegt er, af ófyrirsjáanlegum ástæðum, að skipta út í skyndi ekjufarþegaskipi eða háhraðafarþegafari til að tryggja áframhaldandi þjónustu, og liður 1.2 á ekki við, getur aðildarríki heimilað að áætlunarferðir ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins hefjist á ný, að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - a) sjónræn skoðun og athugun skjala gefi ekki tilefni til að ætla að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið uppfylli ekki nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur og
 - b) aðildarríkið lýkur við framkvæmd skoðunarinnar, sem kveðið er á um í 1. mgr. 3. gr. tilskipunar (ESB) 2017/2110 innan eins mánaðar.
2. Aðildarríkin skulu framkvæma neðangreindar skoðanir einu sinni á ári, þó ekki fyrir en fjórum mánuðum fyrir og eigi síðar en átta mánuðum eftir fyrri skoðun:
 - a) skoðun, sem tekur til krafna II. viðauka við tilskipun (ESB) 2017/2110 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 428/2010 (**), eftir því sem við á, og
 - b) skoðun meðan á áætlunarferð stendur. Þessi skoðun skal taka til þeirra atriða sem talin eru upp í III. viðauka við tilskipun (ESB) 2017/2110 sem og til nægilegs fjölda atriða sem talin eru upp í I. og II. viðauka, að mati skoðunarmanns, til að tryggja að ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið haldi áfram að uppfylla allar nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur.
3. Ef ekjufarþegaskip eða háhraðafarþegafar hefur ekki verið skoðað í samræmi við 2. lið telst ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið vera í I. forgangshópi.
4. Skoðun, sem er framkvæmd í samræmi við lið 1.1, skal teljast skoðun að því er varðar a-lið 2. liðar þessa viðauka.

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2017/2110 frá 15. nóvember 2017 um skoðunarkerfi fyrir öruggan rekstur ekjufarþegaskipa og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum og um breytingu á tilskipun 2009/16/EB og niðurfellingu á tilskipun ráðsins 1999/35/EB (Stjtið. ESB L 315, 30.11.2017, bls. 61).

(**) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 428/2010 frá 20. maí 2010 um framkvæmd 14. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB að því er varðar víðtækar skoðanir á skipum (Stjtið. ESB L 125, 21.5.2010, bls. 2).“

15. gr.

Niðurfelling

Tilskipun 1999/35/EB er felld úr gildi.

Líta ber á tilvísanir í niðurfelldu tilskipunina sem tilvísanir í þessa tilskipun og skulu þær lesnar með hliðsjón af samsvörunartöflunni í IV. viðauka.

16. gr.

Mat

Framkvæmdastjórnin skal meta framkvæmd þessarar tilskipunar og leggja niðurstöður matsins fyrir Evrópuþingið og ráðið eigi síðar en 21. desember 2026.

17. gr.

Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykka og birta nauðsynlegar ráðstafanir til að fara að þessari tilskipun eigi síðar en 21. desember 2019. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þau skulu beita þessum ráðstöfunum frá og með 21. desember 2019.

Þegar aðildarríkin samþykka þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykka um málefni sem tilskipun þessi nær til.

18. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

19. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 15. nóvember 2017.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

A. TAJANI

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

M. MAASIKAS

forseti.

*I. VIÐAUKI***SÉRKRÖFUR FYRIR SKIP Í ÁÆTLUNARFERÐUM****(sem um getur í 3. og 5. gr.)**

Eftirfarandi skal sannreynt:

1. að skipstjórinn hafi viðeigandi upplýsingar um tilvist siglingaleiðsögukerfa í landi og annarra upplýsingakerfa, sem auðvelda honum að tryggja öruggar siglingar, áður en siglingar ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins hefjast og að hann nýti sér þau siglingaleiðsögu- og upplýsingakerfi sem aðildarríkin hafa sett upp,
2. að beitt sé viðeigandi ákvæðum í 2.-6. mgr. í umburðarbréfi MSC 699 frá 17. júlí 1995, um endurskoðaðar viðmiðunarreglur um öryggisleiðbeiningar fyrir farþega,
3. að tafla með vinnutilhögun um borð sé sett upp á aðgengilegum stað, þar sem tilgreind er:
 - a) vinnuáætlun á sjó og í höfn og
 - b) leyfilegur hámarksvinnustundafjöldi eða lágmarkshvíldartími þeirra sem standa vaktir um borð,
4. að vald skipstjóra til þess að taka hverja þá ákvörðun sem að faglegu mati hans er nauðsynleg í þágu siglinga- og rekstraröryggis, einkum í vondum veðrum og þungum sjó, sé ekki skert á neinn hátt,
5. að skipstjóri haldi skrá yfir athafnir og atvik sem eru mikilvæg siglingaöryggi,
6. að hvers konar skemmdir eða varanleg aflögun á dyrum á byrðingi eða aðliggjandi plötum, sem kynnu að hafa áhrif á þéttleika ekjufarþegaskipsins eða háhraðafarþegafarsins, og hvers konar vanbúnaður í lokunarbúnaði slíkra hurða, séu tafarlaust tilkynnt til stjórnvalds í fánaríki og til hafnarríkis og þegar gert er við slíkar skemmdir svo fullnægjandi teljist að þeirra mati,
7. að fyrir hendi sé uppfærð sjóferðaáætlun fyrir brottför ekjufarþegaskips eða háhraðafarþegafars og að við undirbúning sjóferðaáætlunarinnar sé tekið fullt tillit til viðmiðunarreglna sem settar eru fram í ályktun þings Alþjóða-siglingamálastofnunarinnar A.893(21) frá 25. nóvember 1999 um viðmiðunarreglur um gerð sjóferðaáætlana,
8. að almennar upplýsingar um þjónustu og aðstoð við eldra fólk og fatlaða séu kynntar farþegum og auk þess gerðar aðgengilegar sjónskertu fólki.

II. VIÐAUKI

VERKLAGSREGLUR VIÐ SKOÐANIR

(sem um getur í 3. og 5. gr.)

1. Skoðanirar skulu tryggja að farið sé að lagaákvæðum, sem fánaríkið gefur út, eða sem gefin eru út fyrir hönd þess, einkum þau sem varða smíði, niðurhólfun og stöðugleika, vélbúnað og rafbúnað, lestun og stöðugleika, brunavarnir, hámarksfjölda farþega, björgunarbúnað og flutning hættulegs varnings, fjarskipti og leiðsögu. Að því er þetta varðar skulu skoðanirar taka til eftirfarandi:

- ræsingar neyðarrafala,
- skoðunar á neyðarlýsingu,
- skoðunar á neyðarflgjafa fyrir fjarskiptabúnað,
- prófunar kallkerfis,
- brunaæfingar, þ.m.t. að sýnt sé fram á kunnáttu í notkun slökkvibúninga,
- virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslöngum tengdum aðalbrunalögn í notkun,
- prófunar fjarstýrðra neyðarstöðvunarstýritækja fyrir eldsneytissskömmun til katla, aðal- og hjálparvéla og loftræstivifta,
- prófunar fjarstýrðs og handstýrðs stjórnubúnaðar til að loka brunaspjöldum,
- prófunar eldskeytnunar- og viðvörunarkerfa,
- prófunar á því hvort eldvarnarhurðir lokist á réttan hátt,
- virkni austurdæla,
- lokunar vatnspéttra hurða á þiljum, bæði með handstýringu og fjarstýringu,
- sönnunar þess að lykilmenn í áhöfn kunni skil á áætlun til að bregðast við tjóni sem veldur leka,
- sjósetningar a.m.k. eins léttbáts og eins björgunarbáts, gangsetningar og prófunar á framdriftskerfi og stýrisbúnaði þeirra, endurheimtar þeirra úr sjó og í sjóbúna stöðu þeirra um borð,
- athugunar á því að allir björgunarbátar og léttbátar samrýmist birgðaskrá, og
- prófunar á stýrisbúnaði og varastýrisbúnaði skipsins eða farsins.

2. Skoðanir skulu beinast að því hvort skipverjar hafi næga þekkingu á og hafi hlotið þjálfun á sviði öryggismála og verkagsreglna í neyðartilvikum, viðhalds, vinnuáferða, öryggis farþega, starfsreglna í brú, sem og varðandi störf sem tengjast meðferð farms og ökutækja. Kanna skal hæfni áhafnar til þess að skilja og, þar sem við á, gefa skipanir og fyrirmæli og skila skýrslu á sameiginlegu vinnutungumáli eins og það er skráð í skipsdagbók. Kanna skal skjalfestar sannanir fyrir því að skipverjar hafi lokið sérstakri þjálfun, einkum að því er varðar:

- þjálfun í stjórn stórra hópa fólks,
- kynningarþjálfun,
- þjálfun í öryggismálum fyrir starfsmenn sem veita farþegum í farþegarýmum beina öryggisaðstoð, einkum öldruðum og fötluðum, þegar neyðarástand skapast og
- þjálfun í neyðarstjórnun og til að bregðast við mannlegu atferli.

Skoðunin skal fela í sér mat á því hvort vaktaskipan valdi óhóflegri þreytu, einkum hjá starfsmönnum sem standa vaktir um borð.

3. Atvinnuskírteini skipverja, sem starfa um borð í skipum sem falla undir gildissvið þessarar tilskipunar, skulu uppfylla ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB⁽¹⁾.

(1) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarksþjálfun sjómanna (Stjútíð. ESB L 323, 3.12.2008, bls. 33).

III. VIÐAUKI

VERKLAGSREGLUR FYRIR FRAMKVÆMD SKOÐANA MEÐAN Á ÁÆTLUNARFERÐ STENDUR

(eins og um getur í 5. gr.)

Við framkvæmd skoðana meðan á áætlunarferð stendur skal eftirfarandi athugað:

1. Upplýsingar um farþega

Að ekki sé farið yfir þann fjölda farþega sem ekjufarþegaskipið eða háhraðafarþegafarið („skipið“) hefur heimild fyrir og að skráning upplýsinga um farþega sé í samræmi við tilskipun ráðsins 98/41/EB ⁽¹⁾. Hvernig upplýsingum um heildarfjölda farþega er komið til skipstjóra og, ef við á, hvernig farþegar sem sigla báðar leiðir, án þess að fara í land, eru taldir með í ferðinni til baka.

2. Upplýsingar um lestun og stöðugleika

Að áreiðanlegir djúpristumælur séu til staðar og notaðir, þar sem við á. Að gerðar séu ráðstafanir til þess að tryggja að skipið sé ekki ofhlaðið og að viðeigandi hleðslumerki niðurrólfunar séu ekki neðan sjávarborðs. Að lestunar- og stöðugleikamat sé framkvæmt samkvæmt kröfum. Að flutningabílar og annar farmur sé vigtaður, þar sem þess er krafist, og upplýsingunum komið áleiðis til skipsins svo hægt sé að nota þær við mat á lestun og stöðugleika. Að áætlanir til að bregðast við tjóni sem veldur leka séu jafnan sýnilegar og að yfirmenn skipsins hafi fengið í hendur upplýsingabæklinga um þær.

3. Öryggi við brottför

Að farið sé að verklagsreglu, þ.m.t. tilkynningarreglu um að allar vatns- og veðurheldar dyr á ytri byrðingi séu lokaðar, til að skipið sé örugglega sjóbúið áður en það leggur úr höfn. Að allar dyr á ökutækjapílari séu lokaðar áður en skipið lætur úr höfn, eða séu aðeins opnar þann tíma sem þarf til þess að loka stefnisloka, aðferðir við lokun á stafnhurðum, hurðum í skuti og hliðarhurðum, og að viðvörunarljós og eftirlitsmyndavélar séu til staðar og sýni stöðu þeirra í brúnni. Kanna skal og tilkynna hvort einhver vandkvæði séu varðandi virkni viðvörunarljósa, einkum rofanna við hurðirnar.

4. Tilkynningar um öryggismál

Að reglubundnar öryggistilkynningar og uppsetning veggspjalda með upplýsingum og leiðbeiningum um verklagsreglur í neyðartilvikum séu á viðeigandi tungumáli eða tungumálum. Að reglubundnar öryggistilkynningar séu lesnar við upphaf ferðar og að hægt sé að heyra þær upplesnar í öllum almennum rýmum sem farþegar hafa aðgang að, þ.m.t. úti á opnum þilförum

5. Færslur í skipsdagbók

Að skipsdagbók sé skoðuð til þess að tryggja að færðar séu inn athugasemdir vegna lokunar á stafn-, skut- og öðrum vatns- og veðurheldum hurðum, æfinga í tengslum við lokun vatnspéttra hurða milli hólfra, prófunar á stýrisbúnaði o.s.frv. Einnig að djúprista, fríborð og stöðugleiki sé skráður, sem og sameiginlegt vinnutungumál áhafnar.

6. Hættulegur varningur

Að allur farmur sem telst hættulegur eða mengandi sé fluttur í samræmi við viðeigandi reglur og, einkum og sér í lagi, að yfirlýsing fylgi hættulegum og mengandi varningi ásamt farmskrá eða hleðsluáætlun til þess að sýna staðsetningu þeirra um borð, að leyfi sé fyrir flutningi á viðkomandi farmi með farþegaskipi, að hinn hættulegi og mengandi varningur sé merktur, gengið frá honum, hann festur og aðgreindur á viðeigandi hátt.

Að ökutæki sem flytja hættulegan og mengandi varning séu tryggilega merkt með viðvörunum og sjóbúin. Að eintak af viðkomandi farmskrá eða hleðsluáætlun sé til staðar í landi þegar hættulegur og mengandi varningur er fluttur. Að

(1) Tilskipun ráðsins 98/41/EB frá 18. júní 1998 um skráningu einstaklinga sem sigla með farþegaskipum til og frá höfnum aðildarríkja Bandalagsins (Stjttð. EB L 188, 2.7.1998, bls. 35).

skipstjóra sé kunnugt um tilkynningarskyldu, samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB⁽¹⁾, um leiðbeiningar um verklagsreglur í neyðartilvikum og veitingu skyndihjálp varði óhapp í tengslum við hættulega varninginn eða sjávarmengunarvalda. Að loftræsting á ökutækjapílari sé ávallt í notkun, að hún sé aukin þegar vélar ökutækja eru í gangi og að einhvers konar búnaður sé fyrir hendi í brú skipsins sem sýnir að loftræsting á ökutækjapílari sé í gangi.

7. Sjóbúnaður ökutækja til farmflutninga

Hvernig ökutæki til farmflutninga eru sjóbúin, t.d. hvort þau séu skorðuð með blokkum eða með stökum festingum. Hvort nægilega margir tryggir festipunktur séu fyrir hendi. Ráðstafanir til þess að sjóbúa ökutæki til farmflutninga í slæmu veðri eða þegar von er á slíku veðri. Aðferð við að sjóbúa langferðabifreiðar og mótörhjól, ef einhver eru. Að um borð í skipinu sé handbók um sjóbúnað farms.

8. Ökutækjapílfor

Hvort farnar séu reglulegar eftirlitsferðir um sérstök rými eða ekjufarmrými, eða hvort þau séu undir stöðugu eftirliti sjónvarpsmyndavéla þannig að hægt sé að fylgjast með hreyfingum ökutækja í slæmu veðri og óheimilum ferðum farþega. Að eldvarnar- og inngöngudyr séu ávallt lokaðar og að tilkynningarspjöld séu hengd upp til þess að koma í veg fyrir að farþegar séu á ökutækjapílari meðan skipið er á sjó.

9. Lokun vatnsþéttra dyra

Að stefnunni, sem mælt er fyrir um í verklagsreglum skipsins vegna vatnsþéttra hurða milli hólfa, sé fylgt eftir. Að skylduæfingar eigi sér stað. Að stjórnubúnaður á stjórnþalli fyrir vatnsþéttar hurðir sé stilltur yfir á stjórnubúnaðinn á staðnum, þegar mögulegt er. Að dyr séu hafðar lokaðar þegar skyggni er takmarkað og við allar aðstæður sem teljast hættulegar. Að áhöfn sé kennd rétt aðferð við stjórnun hurða og skipverjum sé gerð grein fyrir þeim hættum sem fylgja misnotkun þeirra.

10. Brunavarsla

Að virk brunavarsla sé fyrir hendi þannig að þegar í stað verði vart við eld sem kann að kvikna. Þetta ætti einnig ná til sérstakra rýma sem ekki eru búin föstu eldskynjunar- og viðvörunkerfi. Eftirlit með slíkum rýmum má vera með þeim hætti sem lýst er í 8. lið.

11. Boðskipti í neyðartilvikum

Að nægilegur fjöldi skipverja sé til reiðu samkvæmt neyðaráætluninni (e. *muster list*) til þess að aðstoða farþega í neyðartilvikum, að auðvelt sé að bera kennsl á þá og þeir geti tjáð sig við farþega í neyðartilviki, að teknu tilliti til viðeigandi samsetningar eftirfarandi þátta:

- hvaða þjóðtungu flestir farþegar, sem fluttir eru á tiltekinni leið, tala,
- líkinda á því að geta til að beita undirstöðuorðaforða á ensku til að gefa einfaldar leiðbeiningar geti gagnast til samskipta við farþega sem er hjálparþurfi, ef farþeginn og skipverjinn tala ekki sama tungumál,
- hugsanlegrar þarfar til að eiga samskipti með öðrum hætti þegar neyðarástand ríkir (t.d. með sýnikennslu, bendingum eða með því að beina athygli þangað sem leiðbeiningar er að fá, að söfnunarstöðvum, björgunarbúnaði eða rýmingarleiðum þegar munnleg samskipti koma að litlu gagni),
- hvort farþegar hafi fengið alhliða tilsögn í öryggismálum á móðurmáli eða -málum sínum,
- þeirra tungumála sem heimilt er að nota til að senda út tilkynningar um neyðarástand, þegar slíkt ástand ríkir eða við æfingar, í þeim tilgangi að koma lífsnauðsynlegum leiðbeiningum til farþega og auðvelda skipverjum að aðstoða þá.

12. Sameiginlegt vinnutungumál skipverja

Sannreyna að vinnutungumál hafi verið ákveðið til þess að tryggja fullnægjandi frammistöðu skipverja í öryggismálum og að vinnutungumálið sé skráð í dagbók skipsins.

(1) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE (Stjttíð. EB L 208, 5.8.2002, bls. 10).

13. Öryggisbúnaður

Að björgunar- og eldvarnartækjum, þ.m.t. eldvarnarhurðum og öðrum þáttum byggingartæknilegra brunavarna skipsins þar sem auðvelt er að koma við eftirliti, sé viðhaldið. Að brunavarnaráætlanir séu ávallt sýnilegar eða að bæklingum með samsvarandi upplýsingum sé dreift til yfirmanna skipsins. Að geymsla og frágangur björgunarvesta sé viðunandi og að auðvelt sé að bera kennsl á geymslurými björgunarvesta barna. Að lestun ökutækja hindri ekki notkun brunavarnatækja, neyðarstöðvunarbúnaðar, stjórnækja stormlöka o.s.frv., sem kunna að vera staðsett á ökutækjapilförum.

14. Siglingatæki og fjarskiptabúnaður

Að siglingatæki og fjarskiptabúnaður, þ.m.t. gervihnattaneyðarbaujur (EPIRB), séu virk.

15. Viðbótarneyðarlýsing

Að viðbótarneyðarlýsing sé fyrir hendi, þegar reglur krefjast slíks, og að vanbúnaður og bilanir í tengslum við neyðarlýsingu séu skráð.

16. Neyðarútgangar

Að neyðarútgangar, þ.m.t. undankomuleiðir, séu merktir í samræmi við gildandi kröfur og að neyðarútgangar séu upplýstir bæði með aðal- og neyðaraflgjöfum. Að ráðstafanir séu gerðar til þess að tryggja að ökutæki teppi ekki flóttaleiðir þar sem þær liggja yfir eða um ökutækjapilför. Að útgönguleiðum sé haldið opnum, einkum útgönguleiðum verslana sem selja tollfrjálsan varning og hafa reynst tepptar af söluvörum.

17. Hreinlæti í vélarúmi

Að vélarúmi sé haldið hreinu í samræmi við viðhaldsreglur.

18. Losun sorps

Að ráðstafanir varðandi meðhöndlun og losun sorps séu viðunandi.

19. Viðhaldsáætlun

Öll félag skulu hafa tiltekin föst fyrirmæli, sem og viðhaldsáætlunarkerfi, um öll öryggissvæði, þ.m.t. stafnhurðir og hurðir í skuti og byrðingsop, svo og um fyrirkomulag varðandi lokun þeirra, sem skulu einnig taka til viðhalds í vélarúmi og öryggisbúnaðar. Áætlanir skulu vera fyrir hendi um reglubundna skoðun á öllum atriðum þannig að hámarksöryggis sé gætt. Vinnureglur skulu settar um að skrá annmarka og staðfesta að ráðin hafi verið bót á þeim með viðeigandi hætti þannig að skipstjóri og tilnefndur yfirmaður fyrirtækisins í landi hafi vitneskju um annmarkana og að þeim sé tilkynnt, innan tiltekins frests, þegar úrbætur hafa verið gerðar. Reglubundin athugun á lokunarfyrikomulagi innri og ytri stafnhurða skal ná til viðvörunar- og vöktunarbúnaðar og allra austuropa á milli ytri stafnhurðar og innri hurðar og þá sérstaklega lokunarbúnaðar og vökvakerfis hans.

20. Lagt upp í sjóferð

Þegar lagt er upp í sjóferð ætti að hafa eftirlit með því að farþegar um borð séu ekki of margir, að framboð á sætum sé nægilegt og að aðgangur að göngum, stígum og neyðarútgöngum sé hvorki tepptur af farangri né farþegum sem ekki finna sæti. Nauðsynlegt er að hafa eftirlit með því að farþegar yfirgefi ökutækjapilfarið áður en skipið lætur úr höfn og að þeir hafi ekki aðgang að því aftur fyrr en rétt áður en skipið leggst að bryggju.

IV. VIÐAUKI

SAMSVÖRUNARTAFLA

Tilskipun 1999/35/EB	Þessi tilskipun
1. gr.	—
a-, b-, d-, e-, f-, g-, h-, j-, m-, o- og r-liður 2. gr.	1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 9., 10., 11. og 12. mgr. 2. gr.
c-, i-, k-, l-, n-, p-, q- og s-liður 2. gr.	—
3. gr.	1. gr.
4. gr.	—
a-liður 1. mgr. 5. gr.	3. gr.
b-liður 1. mgr. og 2. mgr. 5. gr.	—
6. gr.	3. gr.
7. gr.	4. gr.
1. mgr. 8. gr.	1. mgr. 5. gr.
2. mgr. 8. gr.	3. mgr. 5. gr.
3. mgr. 8. gr.	1. mgr. 9. gr.
9. gr.	6. gr.
a-, b- og c-liður 1. mgr. 10. gr.	7. gr.
d-liður 1. mgr. 10. gr.	—
2. mgr. 10. gr.	7. gr.
3. mgr. 10. gr.	8. gr.
4. mgr. 10. gr.	—
1., 2., 3., 4., 5., 7. og 8. mgr. 11. gr.	—
6. mgr. 11. gr.	1. mgr. 6. gr.
1., 2., 4. og 5. mgr. 13. gr.	—
3. mgr. 13. gr.	2. mgr. 6. gr. og 10. gr.
14. gr.	—
15. gr.	—
16. gr.	—
17. gr.	12. gr.
18. gr.	11. gr.
19. gr.	17. gr.
20. gr.	16. gr.
21. gr.	18. gr.
22. gr.	19. gr.
I. viðauki	I. viðauki