

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2017/2110**2021/EØS/45/15****av 15. november 2017****om en inspeksjonsordning for sikker drift av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk, om endring av direktiv 2009/16/EF og om oppheving av rådsdirektiv 1999/35/EF(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Unionsretten om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk, er fra 1999. Unionsretten bør imidlertid oppdateres for å ta hensyn til framdriften i gjennomføringen av ordningen for havnestatskontroll innført ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF⁽³⁾ samt erfaringene fra anvendelsen av samarbeidsavtalen om havnestatskontroll, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), undertegnet i Paris 26. januar 1982.
- 2) Egnethetskontrollen innenfor rammen av programmet for målrettet og effektiv regelverksutforming (REFIT) viser at Unionens rettslige ramme for sikkerhet på passasjerskip har skapt et felles sikkerhetsnivå for slike skip i Unionen. Den viser også at ettersom unionsretten om sikkerhet for passasjerer har utviklet seg over tid som følge av forskjellige behov og situasjoner, er det en viss overlapping og dobbeltarbeid som kan og bør effektiviseres og forenkles for både å redusere rederienes administrative byrde og rasjonalisere den innsatsen som kreves av medlemsstatenes sjøfartsmyndigheter.
- 3) De fleste medlemsstater kombinerer allerede obligatoriske besiktelser for sikker drift av roro-passasjerskip i rutetrafikk med andre typer besiktelser og inspeksjoner når dette er mulig, det vil si flaggstatsbesiktelser og inspeksjoner innenfor rammen av havnestatskontroller. For ytterligere å redusere inspeksjonsarbeidet og gjøre skipets eller fartøyets kommersielle driftstid lengst mulig, samtidig som strenge sikkerhetsstandarder opprettholdes, bør fartøyer som er gjenstand for inspeksjoner ved havnestatskontroll, overføres slik at de faller inn under virkeområdet for direktiv 2009/16/EF. Virkeområdet for dette direktivet bør begrenses til roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk mellom havner innenfor en medlemsstat, eller mellom en havn i en medlemsstat og en havn i en tredjestat når fartøyet seiler under denne medlemsstatens flagg. Direktiv 2009/16/EF bør få anvendelse på roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk mellom en medlemsstat og en tredjestat dersom fartøyet ikke seiler under denne medlemsstatens flagg.
- 4) Begrepet «vertsstat» ble innført ved rådsdirektiv 1999/35/EF⁽⁴⁾ før utvidelsen av Unionen i 2004 for å fremme samarbeid med tredjestater. Dette begrepet er ikke lenger relevant og bør derfor fjernes.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 315 av 30.11.2017, s. 61, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 107/2020 av 14. juli 2020 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 34 av 2.2.2017, s. 176.

(2) Europaparlamentets holdning av 4. oktober 2017 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 23. oktober 2017.

(3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57).

(4) Rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk (EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1).

- 5) I henhold til direktiv 1999/35/EF skal vertsstater én gang i hver tolv månedersperiode foreta en særlig besiktelse og en besiktelse under rutetrafikk. Selv om formålet med dette kravet var å sikre et tilstrekkelig intervall mellom de to inspeksjonene, har REFIT-egnethetskontrollen vist at dette ikke alltid er tilfellet. For å klargjøre inspeksjonsordningen og sikre en harmonisert inspeksjonsramme som sikrer et høyt sikkerhetsnivå, idet det tas hensyn til passasjertjenestenes felles behov, bør det presiseres at de to årlige inspeksjonene bør foretas regelmessig med cirka seks måneders mellomrom. Dersom fartøyet er i drift, bør disse påfølgende inspeksjonene foretas med minst fire og høyst åtte måneders mellomrom.
- 6) I direktiv 1999/35/EF brukes «besiktelser» i stedet for «inspeksjoner». «Besiktelse» brukes i internasjonale konvensjoner for å angi flaggstatenes plikt til å kontrollere at skipene overholder de internasjonale standardene, og til å utstede eller eventuelt fornye sertifikater. Den særlige inspeksjonsordningen for roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk kan imidlertid ikke anses å være en besiktelse, og de relevante inspeksjonsskjemaene er ikke sjødyktighetssertifikater og kan ikke anses som sådanne. Derfor bør begrepet «besiktelse» erstattes med «inspeksjon» når det vises til særlige besiktelser som fastsatt i direktiv 1999/35/EF.
- 7) På grunn av roro-passasjerskips og hurtiggående passasjerfartøyers særlige risikoprofil bør regelmessige inspeksjoner prioriteres. Enhver inspeksjon av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som er omfattet av virkeområdet for direktiv 2009/16/EF, bør inngå i det samlede antall årlige inspeksjoner utført av den enkelte medlemsstat.
- 8) Selskapet bør dekke kostnader knyttet til inspeksjoner som medfører avreiseforbud for fartøyer.
- 9) For å ta hensyn til utviklingen på internasjonalt plan og de erfaringer som er gjort, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen med hensyn til eventuelt å avstå fra gjennomføring av endringer i internasjonale dokumenter i anvendelsen av dette direktivet, og med hensyn til oppdatering av tekniske krav. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽¹⁾. For å sikre lik deltakelse i forberedelsen av delegerede rettsakter skal Europaparlamentet og Rådet motta alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige skal ha systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper, som deltar i arbeidet med utforming av delegerede rettsakter.
- 10) Direktiv 2009/16/EF bør endres for å sikre at innholdet i og hyppigheten av inspeksjonene av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer opprettholdes. Det bør derfor innføres særlige bestemmelser i direktiv 2009/16/EF om inspeksjoner og kontroller av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk som er aktuelle for havnestatskontroll.
- 11) Når det foretas inspeksjoner i henhold til direktiv 2009/16/EF, bør det gjøres alle mulige bestrebelser for å unngå at et skip holdes tilbake eller forsinkes uten grunn.
- 12) Det er viktig å ta hensyn til besetningens arbeids- og levevilkår om bord samt besetningsmedlemmers opplæring og kvalifikasjoner, ettersom helse, sikkerhet og sosiale hensyn er nært knyttet sammen.
- 13) I betraktning av varigheten av hele syklusen for Det europeiske sjøsikkerhetsbyrås inspeksjonsbesøk bør Kommisjonen vurdere gjennomføringen av dette direktivet senest sju år etter fristen for innarbeiding av direktivet og framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om dette. Medlemsstatene og Kommisjonen bør samarbeide om innhenting av alle opplysninger som er nødvendige for vurderingen.
- 14) For ikke å pålegge kystløse medlemsstater en urimelig stor administrativ byrde bør slike medlemsstater kunne fravike fra bestemmelsene i dette direktivet i henhold til en *de minimis*-regel, noe som innebærer at slike medlemsstater ikke er forpliktet til å innarbeide dette direktivet så lenge de oppfyller visse kriterier.
- 15) Ettersom målene for dette direktivet, som er å ivareta sikker drift av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene grunnet betydningen av sjøtransport av passasjerer for det indre marked og den grensekryssende karakteren som kjennetegner drift av slike skip

⁽¹⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

og fartøyer i Unionen og på internasjonalt plan, men bedre kan nås på unionsplan ved fastsettelse av et felles sikkerhetsnivå og avverging av konkurransevridning, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

- 16) For å oppnå større juridisk klarhet og bedre samsvar og ut fra det antall endringer som foreligger, bør derfor direktiv 1999/35/EF oppheves og direktiv 2009/16/EF endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

Artikkel 1

Virkeområde

1. Dette direktivet får anvendelse på ro-ro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som går
 - a) i rutetrafikk mellom en havn i en medlemsstat og en havn i en tredjestat der fartøyet seiler under denne medlemsstatens flagg, eller
 - b) i rutetrafikk i innenriksfart i havområder der skip i klasse A kan gå i samsvar med artikkel 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF⁽¹⁾.
2. Dette direktivet får ikke anvendelse på ro-ro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som omfattes av direktiv 2009/16/EF.
3. Medlemsstatene kan anvende dette direktivet på ro-ro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk i innenriksfart i andre havområder enn dem som er nevnt i nr. 1 bokstav b).
4. Medlemsstater som ikke har sjøhavner, og som kan dokumentere at passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøyer som omfattes av dette direktivet, utgjør mindre enn 5 % av det samlede årlige antall enkeltfartøyer som i løpet av de tre foregående årene har anløpt deres elvehavner, kan fravike bestemmelsene i dette direktivet, med unntak av plikten fastsatt i annet ledd.

Slike medlemsstater uten sjøhavner skal innen 21. desember 2019 underrette Kommisjonen om samlet antall fartøyer og antall ro-ro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som anløp deres havner i løpet av treårsperioden nevnt i første ledd, og skal deretter årlig underrette Kommisjonen om eventuelle endringer i ovennevnte tall.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktivet menes med

- 1) «ro-ro-passasjerskip» et skip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av fartøyet, og som fører mer enn 12 passasjerer,
- 2) «hurtiggående passasjerfartøy» et fartøy som definert i regel 1 i kapittel X i SOLAS 74, og som fører mer enn 12 passasjerer,
- 3) «SOLAS 74» Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med protokoller og endringer, i gjeldende versjon,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF av 6. mai 2009 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip (EUT L 163 av 25.6.2009, s. 1).

- 4) «regelverket for hurtiggående fartøyer» internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer, fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.36(63) av 20. mai 1994, eller internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer fra 2000 (HSC-regelverket av 2000), fastsatt av IMO ved resolusjon MSC.97(73) av desember 2000, i gjeldende versjon,
- 5) «HSSC» IMOs retningslinjer for besiktelse innenfor rammen av det harmoniserte systemet for besiktelse og sertifisering, i gjeldende versjon,
- 6) «rutetrafikk» en serie overfarter med et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy for å sikre trafikkforbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en serie turer fra og til samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 - a) i henhold til en offentliggjort ruteplan eller
 - b) der overfartene har en slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger,
- 7) «havområde» et havområde eller en sjøvei som fastsatt i samsvar med artikkel 4 i direktiv 2009/45/EF,
- 8) «sertifikater»
 - a) for roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i utenriksfart: sikkerhetssertifikater utstedt henholdsvis i samsvar med SOLAS 74 eller i samsvar med regelverket for hurtiggående fartøyer samt relevante tilhørende utstyrsfortegnelser,
 - b) for roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i innenriksfart: sikkerhetssertifikater utstedt i samsvar med direktiv 2009/45/EF samt relevante tilhørende utstyrsfortegnelser,
- 9) «flaggstatens myndighet» vedkommende myndigheter i den stat hvis flagg roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet har rett til å seile under,
- 10) «innenriksfart» all fart i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme eller annen havn i samme medlemsstat,
- 11) «selskap» den organisasjonen eller personen som har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som pålegges den ved Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-normen) i gjeldende versjon, eller, i tilfeller der kapittel IX i SOLAS 74 ikke får anvendelse, eieren av roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet eller en annen organisasjon eller person, for eksempel en reder eller en totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet fra dets eier,
- 12) «inspektør» en offentlig tjenestemann eller en annen person som er behørig godkjent av vedkommende myndighet i en medlemsstat til å foreta inspeksjonene fastsatt i dette direktivet, som er ansvarlig overfor nevnte vedkommende myndighet, og som oppfyller minstekriteriene oppført i vedlegg XI til direktiv 2009/16/EF,
- 13) «vedkommende myndighet i medlemsstaten» myndigheten som er utpekt av medlemsstaten i henhold til dette direktivet, og som har ansvar for å utføre de oppgavene den er pålagt ved dette direktivet.

Artikkel 3

Førstegangsinspeksjoner

1. Før et roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy kan settes inn i rutetrafikk som omfattes av dette direktivet, skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene foreta en førstegangsinspeksjon som omfatter
 - a) kontroll av samsvar med kravene fastsatt i vedlegg I, og
 - b) en inspeksjon i samsvar med vedlegg II for å påse at roro-passasjerskipet eller det hurtiggående fartøyet oppfyller de nødvendige kravene til sikker drift av skip eller fartøy i rutetrafikk.
2. Førstegangsinspeksjoner skal foretas av en inspektør.
3. På anmodning fra en medlemsstat skal selskapene på forhånd dokumentere samsvar med kravene i vedlegg I, men tidligst én måned før førstegangsinspeksjonen.

Artikkel 4

Unntak fra kravet om førstegangsinspeksjon

1. Ved førstegangsinspeksjoner kan en medlemsstat beslutte ikke å anvende visse krav eller framgangsmåter i vedlegg I og II som er relevante for en årlig flaggstatsbesiktelse eller inspeksjon foretatt i løpet av de seks foregående månedene, forutsatt at relevante framgangsmåter og retningslinjer for besiktelser angitt i HSSC, eller framgangsmåter som er utformet med samme formål, er fulgt. Medlemsstatene skal overføre relevante opplysninger til inspeksjonsdatabasen i samsvar med artikkel 10.
2. Dersom et ro-ro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy skal settes inn i rutetrafikk, kan medlemsstaten ta hensyn til tidligere inspeksjoner og besiktelser av ro-ro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet i annen rutetrafikk som omfattes av dette direktivet. Dersom medlemsstaten mener de tidligere inspeksjonene og besiktelsene er tilfredsstillende og relevante for de nye driftsforholdene, er det ikke nødvendig å foreta inspeksjonene fastsatt i artikkel 3 nr. 1 før ro-ro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet settes inn i ny rutetrafikk.
3. På anmodning fra et selskap kan medlemsstatene gi en forhåndsbekreftelse på at de samtykker i at de tidligere inspeksjonene og besiktelsene er relevante for de nye driftsforholdene.
4. Under uforutsette omstendigheter der et ro-ro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy raskt må settes inn som erstatning for å sikre at driften opprettholdes, og nr. 2 ikke får anvendelse, kan medlemsstaten tillate at ro-ro-passasjerskipet eller fartøyet settes inn i trafikk, forutsatt at
 - a) en visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at ro-ro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet ikke oppfyller de nødvendige kravene til sikker drift, og
 - b) medlemsstaten innen én måned gjennomfører førstegangsinspeksjonen som er fastsatt i artikkel 3 nr. 1.

Artikkel 5

Regelmessige inspeksjoner

1. Medlemsstatene skal én gang i hver tolv månedersperiode foreta
 - a) en inspeksjon i samsvar med vedlegg II, og
 - b) en inspeksjon under rutetrafikk, som skal finne sted tidligst fire måneder og senest åtte måneder etter inspeksjonen nevnt i bokstav a), og som omfatter punktene oppført i vedlegg III samt tilstrekkelig mange av punktene oppført i vedlegg I og II til at det, etter inspektørens faglige vurdering, er godtgjort at ro-ro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet fortsatt oppfyller alle nødvendige krav til sikker drift.

En førstegangsinspeksjon i samsvar med artikkel 3 skal anses som en inspeksjon i henhold til bokstav a).

2. Inspeksjonen nevnt i nr. 1 bokstav a) kan, dersom medlemsstaten tillater det, foretas samtidig som eller i forbindelse med den årlige flaggstatsbesiktelsen, forutsatt at de relevante framgangsmåtene og retningslinjene for besiktelser som angitt i HSSC, eller framgangsmåtene som er utformet for samme formål, blir fulgt.
3. Medlemsstatene skal foreta en inspeksjon i samsvar med vedlegg II hver gang et ro-ro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy gjennomgår større reparasjoner, endringer eller ombygginger, eller ved en endring av driftsledelse eller skifte av classeselskap. Ved endring av driftsledelse eller ved skifte av classeselskap kan imidlertid medlemsstaten, på grunnlag av tidligere inspeksjoner av ro-ro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet, og forutsatt at ro-ro-passasjerskipets eller fartøyet sikre drift ikke påvirkes av endringen eller classeskiftet, unnta ro-ro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet fra inspeksjonskravet fastsatt i første punktum i dette nummeret.

*Artikkel 6***Inspeksjonsrapport**

1. Etter avsluttet inspeksjon som er foretatt i samsvar med dette direktivet, skal inspektøren utarbeide en rapport i samsvar med vedlegg IX til direktiv 2009/16/EF.
2. Opplysningene i rapporten skal registreres i inspeksjonsdatabasen omhandlet i artikkel 10. Skipsføreren skal også motta en kopi av inspeksjonsrapporten.

*Artikkel 7***Utbedring av mangler, avreiseforbud og utsettelse av inspeksjon**

1. Medlemsstatene skal sikre at eventuelle mangler som er bekreftet eller avdekket ved en inspeksjon utført i samsvar med dette direktivet, utbedres.
2. Dersom mangler utgjør en åpenbar fare for helse eller sikkerhet eller en overhengende fare for liv eller helse, roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet, dets besetning og passasjerer, skal vedkommende myndighet i medlemsstaten sikre at roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet pålegges et forbud mot avreise («avreiseforbud»). Skipsføreren skal motta en kopi av forbudet.
3. Avreiseforbudet skal ikke oppheves før mangelen er utbedret og faren er avverget på en måte som vedkommende myndighet i medlemsstaten finner tilfredsstillende, eller før vedkommende myndighet i medlemsstaten fastslår at skipet eller fartøyet, eventuelt på bestemte vilkår, kan seile fra havn eller gjenoppta driften uten risiko for passasjerenes eller besetningens helse og sikkerhet, eller uten risiko for roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet eller andre skip.
4. Dersom en mangel nevnt i nr. 2 ikke uten videre kan utbedres i den havnen der mangelen ble bekreftet eller avdekket, kan vedkommende myndighet i medlemsstaten tillate at skipet eller fartøyet får fortsette til et egnet reparasjonsverft, der mangelen uten videre kan utbedres.
5. Under særlige omstendigheter, når det er åpenbart at et roro-passasjerskips eller hurtiggående passasjerfartøys generelle tilstand ikke oppfyller kravene, kan vedkommende myndighet i medlemsstaten utsette inspeksjonen av skipet eller fartøyet inntil selskapet treffer nødvendige tiltak for å sikre at roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet ikke lenger utgjør noen åpenbar fare for helse eller sikkerhet, eller ikke lenger utgjør en overhengende fare for besetningens og passasjerenes liv, eller for å sikre at det oppfyller relevante krav i gjeldende internasjonale konvensjoner.
6. Dersom vedkommende myndighet i medlemsstaten utsetter inspeksjonen i samsvar med nr. 5, skal roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet automatisk pålegges avreiseforbud. Avreiseforbudet skal oppheves dersom inspeksjonen er gjenopptatt og avsluttet med tilfredsstillende resultat, forutsatt at vilkårene fastsatt i nr. 3 i denne artikkelen og i artikkel 9 nr. 2 er oppfylt.
7. For å unngå opphoping av skip i en havn kan vedkommende myndighet i medlemsstaten tillate at et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy som er pålagt avreiseforbud, flyttes til en annen del av havnen forutsatt at sikkerheten ivaretas. Risiko for opphoping av skip i en havn skal imidlertid ikke tas i betraktning når det skal treffes beslutning om å pålegge eller oppheve et avreiseforbud. Havnemyndigheter eller -organer skal sørge for at det er plass til slike skip.

*Artikkel 8***Klageadgang**

1. Selskapet skal ha rett til å påklage et avreiseforbud ilagt av vedkommende myndighet i medlemsstaten. En klage skal ikke medføre midlertidig oppheving av avreiseforbudet, med mindre midlertidige tiltak treffes i samsvar med nasjonal rett. Medlemsstatene skal innføre og opprettholde hensiktsmessige framgangsmåter for dette formål i samsvar med sin nasjonale lovgivning.
2. Vedkommende myndighet i medlemsstaten skal underrette skipsføreren av roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet som er pålagt avreiseforbud, om klageadgangen og de gjeldende framgangsmåtene. Dersom et avreiseforbud tilbakekalles eller endres som følge av en klage, skal medlemsstatene sikre at inspeksjonsdatabasen omhandlet i artikkel 10 oppdateres uten unødig opphold.

*Artikkel 9***Kostnader**

1. Dersom det konstateres eller avdekkes mangler som gir grunnlag for et avreiseforbud som følge av inspeksjonene nevnt i artikkel 3 og 5, skal selskapet dekke alle kostnader i tilknytning til inspeksjonene.
2. Avreiseforbudet skal ikke oppheves før det er foretatt full betaling, eller før det er gitt en tilstrekkelig garanti for refusjon av kostnadene.

*Artikkel 10***Inspeksjonsdatabase**

1. Kommisjonen skal utvikle, vedlikeholde og oppdatere en inspeksjonsdatabase som alle medlemsstater skal være tilsluttet, og som skal inneholde alle opplysninger som kreves for gjennomføringen av inspeksjonsordningen fastsatt i dette direktivet. Denne databasen bygger på inspeksjonsdatabasen omhandlet i artikkel 24 i direktiv 2009/16/EF og skal ha lignende funksjoner som den databasen.
2. Medlemsstatene skal sikre at opplysninger om inspeksjoner som utføres i henhold til dette direktivet, herunder opplysninger om mangler og pålegg om avreiseforbud, overføres uten unødig opphold til inspeksjonsdatabasen så snart inspeksjonsrapporten er ferdig utarbeidet eller avreiseforbudet er opphevet. Med hensyn til opplysningenes innhold skal bestemmelsene i vedlegg XIII til direktiv 2009/16/EF få tilsvarende anvendelse.
3. Medlemsstatene skal sikre at opplysningene som overføres til inspeksjonsdatabasen, blir godkjent for offentliggjøring innen 72 timer.
4. Kommisjonen skal sikre at det er mulig å hente ut alle relevante opplysninger om gjennomføringen av dette direktivet fra inspeksjonsdatabasen på grunnlag av inspeksjonsopplysningene fremlagt av medlemsstatene.
5. Medlemsstatene skal ha tilgang til alle opplysninger som er registrert i inspeksjonsdatabasen, og som er relevante for gjennomføringen av inspeksjonsordningen fastsatt i dette direktivet og i direktiv 2009/16/EF.

*Artikkel 11***Sanksjoner**

Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser som er vedtatt i henhold til dette direktivet, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

*Artikkel 12***Framgangsmåte for endring**

1. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 13 med sikte på å endre vedleggene til dette direktivet for å ta hensyn til utviklingen på internasjonalt plan, særlig i IMO, og for å forbedre de tekniske spesifikasjonene i lys av erfaringene som er gjort.
2. Under særlige omstendigheter, når det er behørig begrunnet ved en egnet analyse utført av Kommisjonen, og for å unngå en alvorlig og uakseptabel trussel mot sjøsikkerheten, helsen, arbeids- og levevilkårene om bord eller mot havmiljøet, eller for å unngå uforenlighet med Unionens sjøfartsregelverk, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 13 med sikte på å endre dette direktivet, slik at det ved anvendelsen av dette direktivet ikke skal tas hensyn til en endring av de internasjonale dokumentene nevnt i artikkel 2.

Disse delegerte rettsaktene skal vedtas minst tre måneder før utløpet av fristen fastsatt internasjonalt for stilltiende godkjenning av endringen eller den planlagte datoen for ikrafttredelsen av nevnte endring. I perioden før ikrafttredelsen av en slik delegert rettsakt skal medlemsstatene avstå fra ethvert initiativ til å innarbeide endringen i nasjonal rett eller anvende endringen av det internasjonale dokumentet.

*Artikkel 13***Utøvelse av delegert myndighet**

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 12 gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 12 skal gis Kommisjonen for en periode på sju år fra 20. desember 2017. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av sjuårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 12 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som er fastsatt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådspørre sakkyndige som utpekes av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 12 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller før utløpet av nevnte frist, dersom både Europaparlamentet og Rådet har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Denne fristen kan forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

*Artikkel 14***Endringer av direktiv 2009/16/EF**

I direktiv 2009/16/EF gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 skal nye numre lyde:

- «25. «roro-passasjerskip» et skip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av fartøyet, og som fører mer enn 12 passasjerer,
26. «hurtiggående passasjerfartøy» et fartøy som definert i regel 1 i kapittel X i SOLAS 74, og som fører mer enn 12 passasjerer,
27. «rutetrafikk» en serie overfarer med et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy for å sikre trafikkforbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en serie turer fra og til samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 - i) i henhold til en offentliggjort ruteplan eller
 - ii) der overfartene har en slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger.»

- 2) I artikkel 3 nr. 1 skal nytt ledd lyde:

«Dette direktivet får også anvendelse på inspeksjoner av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som foretas under rutetrafikk utenfor en havn eller på et annet sted enn ankerplassen, i samsvar med artikkel 14a.»

- 3) I artikkel 13 skal innledningen lyde:

«Medlemsstatene skal sikre at skip som utvelges til inspeksjon i samsvar med artikkel 12 eller artikkel 14a, gjennomgår en førstegangsinspeksjon eller en mer detaljert inspeksjon på følgende vilkår:»

4) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 14a

Inspeksjon av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk

1. Roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk kan underlegges inspeksjoner i samsvar med tidsrammen og andre krav fastsatt i vedlegg XVII.
2. Under planleggingen av inspeksjoner av et roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy skal medlemsstatene ta behørig hensyn til roro-passasjerskipets eller det hurtiggående passasjerfartøyets drifts- og vedlikeholdsplan.
3. Dersom et roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy har vært gjenstand for en inspeksjon i samsvar med vedlegg XVII, skal inspeksjonen registreres i inspeksjonsdatabasen og tas hensyn til ved anvendelsen av artikkel 10, 11 og 12 og ved beregningen av hver medlemsstats oppfyllelse av inspeksjonsforpliktelsene. Den skal inngå i det samlede antall årlige inspeksjoner som foretas av hver medlemsstat, som fastsatt i artikkel 5.
4. Artikkel 9 nr. 1, artikkel 11 bokstav a) og artikkel 14 får ikke anvendelse på roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk som inspiseres i henhold til denne artikkelen.
5. Vedkommende myndighet skal sikre at roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøyer som er gjenstand for en tilleggsinspeksjon i samsvar med artikkel 11 bokstav b), utvelges til inspeksjon i samsvar med vedlegg I del II nr. 3A bokstav c) og 3B bokstav c). Inspeksjoner utført i henhold til dette nummeret skal ikke berøre inspeksjonsintervallet fastsatt i nr. 2 i vedlegg XVII.
6. Inspektøren fra vedkommende myndighet i havnestaten kan gi sitt samtykke til at en havnestatsinspektør fra en annen medlemsstat følger med som observatør under en inspeksjon av et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy. Dersom fartøyet seiler under en medlemsstats flagg, skal havnestaten på anmodning invitere en representant for flaggstaten til å delta under inspeksjonen som observatør.»

5) Artikkel 15 nr. 3 utgår.

6) Artikkel 16 nr. 1 skal lyde:

«1. En medlemsstat skal nekte skip anløp til sine havner og ankerplasser dersom skipet

— seiler under flagget til en stat som på grunn av sin tilbakeholdingsprosent står på svartelisten vedtatt i samsvar med Paris-memorandumet på grunnlag av opplysninger som er registrert i inspeksjonsdatabasen, og som hvert år offentliggjøres av Kommisjonen, og har vært holdt tilbake mer enn to ganger i løpet av de 36 foregående månedene i en havn eller på en ankerplass i en medlemsstat eller i en stat som har undertegnet Paris-memorandumet, eller

— seiler under flagget til en stat som på grunn av sin tilbakeholdingsprosent står på den grå listen vedtatt i samsvar med Paris-memorandumet på grunnlag av opplysninger som er registrert i inspeksjonsdatabasen, og som hvert år offentliggjøres av Kommisjonen, og har vært holdt tilbake mer enn to ganger i løpet av de 24 foregående månedene i en havn eller på en ankerplass i en medlemsstat eller i en stat som har undertegnet Paris-memorandumet.

Første ledd får ikke anvendelse i de tilfellene som beskrives i artikkel 21 nr. 6.

Anløpsforbudet får anvendelse så snart skipet forlater havnen eller ankerplassen der det har vært gjenstand for en tredje tilbakeholding, og der det er blitt utstedt et anløpsforbud.»

7) Nytt vedlegg skal lyde:

«VEDLEGG XVII

Inspeksjon av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk

- 1.1. Før et roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøyer kan settes inn i rutetrafikk som omfattes av dette direktivet, skal medlemsstatene foreta en inspeksjon i samsvar med artikkel 3 nr. 1 i direktiv (EU) 2017/2110(*) for å sikre at roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet oppfyller de nødvendige kravene til sikker drift av skip eller fartøy i rutetrafikk.

- 1.2. Dersom et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy skal settes inn i rutetrafikk, kan en medlemsstat ta hensyn til inspeksjoner som en annen medlemsstat har utført i løpet av de siste åtte månedene av roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet i annen rutetrafikk som omfattes av dette direktivet, forutsatt at medlemsstaten i hvert enkelt tilfelle finner det godtgjort at disse tidligere inspeksjonene er relevante for de nye driftsforholdene, og at de nødvendige kravene til sikker drift ved rutetrafikk ble oppfylt under disse inspeksjonene. Det er ikke nødvendig å utføre inspeksjonene fastsatt i nr. 1.1 før roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet settes inn i ny rutetrafikk.
- 1.3. Under uforutsette omstendigheter hvor et roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy raskt må settes inn som erstatning for å sikre at driften opprettholdes, og nr. 1.2 ikke får anvendelse, kan medlemsstaten tillate at roro-passasjerskipet eller fartøyet settes inn i trafikk, forutsatt at
 - a) en visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet ikke oppfyller de nødvendige kravene til sikker drift, og
 - b) medlemsstaten innen én måned gjennomfører inspeksjonen som er fastsatt i artikkel 3 nr. 1 i direktiv (EU) 2017/2110.
2. Medlemsstatene skal én gang per år, men tidligst fire måneder og senest åtte måneder etter forrige inspeksjon, foreta
 - a) en inspeksjon som omfatter kravene i vedlegg II til direktiv (EU) 2017/2110 og i kommisjonsforordning (EU) nr. 428/2010(**), alt etter hva som er relevant, og
 - b) en inspeksjon under rutetrafikk. Denne inspeksjonen skal omfatte de punktene som er oppført i vedlegg III til direktiv (EU) 2017/2110, samt tilstrekkelig mange av punktene oppført i vedlegg I og II til direktiv (EU) 2017/2110 til at det, etter inspektørens faglige vurdering, er godtgjort at roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet fortsatt oppfyller alle nødvendige krav til sikker drift.
3. Dersom et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy ikke er blitt inspisert i samsvar med nr. 2, skal roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet anses som prioritert I.
4. En inspeksjon i samsvar med nr. 1.1 skal anses som en inspeksjon i henhold til nr. 2 bokstav a) i dette vedlegget.

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2017/2110 av 15. november 2017 om en inspeksjonsordning for sikker drift av roro-passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk, om endring av direktiv 2009/16/EF og om oppheving av rådsdirektiv 1999/35/EF (EUT L 315 av 30.11.2017, s. 61).

(**) Kommisjonsforordning (EU) nr. 428/2010 av 20. mai 2010 om gjennomføring av artikkel 14 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF med hensyn til utvidede inspeksjoner av fartøyer (EUT L 125 av 21.5.2010, s. 2).»

Artikkel 15

Oppheving

Direktiv 1999/35/EF oppheves.

Henvisninger til det opphevede direktivet skal forstås som henvisninger til dette direktivet og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg IV.

Artikkel 16

Gjennomgåelse

Kommisjonen skal evaluere gjennomføringen av dette direktivet og framlegge resultatene av evalueringen for Europaparlamentet og Rådet senest 21. desember 2026.

*Artikkel 17***Innarbeiding i nasjonal rett**

1. Medlemsstatene skal innen 21. desember 2019 vedta og kunngjøre de bestemmelsene som er nødvendige for å etterkomme dette direktivet. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 21. desember 2019.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

*Artikkel 18***Ikrafttredelse**

Dette direktivet trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 19***Adressater**

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 15. november 2017.

For Europaparlamentet

A. TAJANI

President

For Rådet

M. MAASIKAS

Formann

—

VEDLEGG I

SÆRLIGE KRAV TIL FARTØYER I RUTETRAFIKK**(som nevnt i artikkel 3 og 5)**

Følgende skal kontrolleres:

1. Kontroller at skipsføreren gis fyllestgjørende opplysninger før roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet settes i drift, om tilgangen til landbaserte navigasjonssystemer og andre informasjonssystemer som kan være til hjelp med å føre fartøyet på en sikker måte, og at skipsføreren anvender de navigasjons- og informasjonssystemer som er innført av medlemsstatene.
2. Kontroller at de aktuelle bestemmelsene i nr. 2–6 i MSC/runskr. 699 av 17. juli 1995 om reviderte retningslinjer for sikkerhetsinstrukser for passasjerer anvendes.
3. Kontroller at en oversikt over arbeidstidsordningene om bord er slått opp på et lett tilgjengelig sted og inneholder
 - a) tjenesteplanen til sjøs og i havn, og
 - b) fastsatt lengste arbeidstid eller korteste hviletid for vakthavende mannskap.
4. Kontroller at skipsføreren ikke hindres i å treffe beslutninger som etter vedkommendes faglige vurdering er nødvendig for sikker navigering og drift, særlig under vanskelige værforhold og høy sjø.
5. Kontroller at skipsføreren registrerer navigasjonsvirksomhet og -hendelser som er av betydning for navigasjonssikkerheten.
6. Kontroller at enhver skade på eller varig deformasjon av ytre porter og omgivende ytterkledning som kan påvirke roro-passasjerskipets eller det hurtiggående passasjerfartøyets sikkerhet, samt at alle mangler ved sikringsinnretningene for slike porter straks rapporteres til både flaggstatens myndighet og havnestaten og omgående repareres til deres tilfredshet.
7. Kontroller at det foreligger en ajourført ruteplan før roro-passasjerskipets eller det hurtiggående passasjerfartøyets avreise, og at IMO-resolusjon A.893(21) av 25. november 1999 om retningslinjer for ruteplanlegging følges fullt ut ved utarbeidelsen av ruteplanen.
8. Kontroller at alminnelige opplysninger om tjenester og hjelpetiltak for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne om bord gjøres kjent for passasjerene og er tilgjengelige i en form tilpasset synshemmede.

—

VEDLEGG II

FRAMGANGSMÅTER FOR INSPEKSJON

(som nevnt i artikkel 3 og 5)

1. Inspeksjonene skal sikre at lovfestede krav som er pålagt av eller på vegne av flaggstaten, særlig krav til konstruksjon, inndeling og stabilitet, maskineri og elektriske installasjoner, lasting og stabilitet, brannsikring, høyeste tillatte antall passasjerer, redningsredskaper og frakt av farlig last, radiokommunikasjons- og navigasjonsutstyr, er oppfylt. Inspeksjonene skal for dette formål omfatte
 - igangsetting av nødgeneratoren,
 - inspeksjon av nødbelysningen,
 - inspeksjon av nødkraftkilden for radioanlegg,
 - prøving av personvarslingssystemet,
 - brannøvelse, herunder demonstrasjon av bruk av brannmannsutstyr,
 - funksjonsprøving av nødbrannpumpen med to brannslanger koplet til hovedbrannledningen,
 - prøving av fjernstyrt nødstopppinnretning for brennstofforsyning til kjeler, hoved- og hjelpemotorer samt ventilasjonsvifter,
 - prøving av fjernstyring og lokal styring av lukking av brannspjeld,
 - prøving av branddeteksjons- og alarmanlegg,
 - prøving av at branddører lukkes riktig,
 - funksjonsprøving av lensepumper,
 - lukking av dører i vannrette skott både fra lokale betjeningssteder og fjernbetjeningssteder,
 - demonstrasjon som viser at nøkkelmedlemmer av besetningen er kjent med havarikontrollplanen,
 - utsetting av minst én mann-over-bord-båt og minst én livbåt på vannet, igangsetting og prøving av deres framdrifts- og styresystem samt ombordtaking av dem fra vannet og plassering av dem i fastgjort stilling om bord,
 - kontroll av at alle livbåter og mann-over-bord-båter er i samsvar med utstyrsfortegnelsen,
 - prøving av skipets eller fartøyets styremaskin og hjelpestyremaskin.
2. Under inspeksjonene skal det særlig påses at besetningen er fortrolig med og tilstrekkelig øvet i sikkerhetsprosedyrer, prosedyrer i nødssituasjoner, vedlikehold, arbeidsmetoder, passasjerenes sikkerhet, prosedyrer på broen og operasjoner knyttet til last og kjøretøyer. Sjøfolks evne til å forstå og eventuelt gi ordre og instruksjoner samt rapportere på det felles arbeidsspråket som er angitt i skipsdagboken, skal kontrolleres. Dokumentasjonen for at besetningen har fullført særskilt opplæring skal kontrolleres, særlig med hensyn til
 - opplæring i håndtering av en større folkemengde,
 - familiarisering,
 - sikkerhetsopplæring for personell som yter direkte sikkerhetsbistand til passasjerer i passasjerområdene, særlig til eldre og personer med nedsatt funksjonsevne i en nødssituasjon, og
 - opplæring i krisehåndtering og menneskelig atferd.Inspeksjonen skal omfatte en vurdering av om vaktlistene forårsaker urimelig tretthet, særlig for vakthavende mannskap.
3. Kompetansesertifikater for besetning som tjenestegjør om bord på fartøyer som omfattes av dette direktivet, skal være i samsvar med bestemmelsene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/106/EF⁽¹⁾.

(¹) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/106/EF av 19. november 2008 om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå (EUT L 323 av 3.12.2008, s. 33).

VEDLEGG III

FRAMGANGSMÅTER FOR Å FORETA INSPEKSJONER UNDER RUTETRAFIKK

(som nevnt i artikkel 5)

Når det utføres inspeksjoner under rutetrafikk, skal følgende kontrolleres:

1. Opplysninger om passasjerene

Kontroller at det antall passasjerer roro-passasjerskipet eller det hurtiggående passasjerfartøyet («skipet») er sertifisert for, ikke overskrides, og at registreringen av opplysninger om passasjerene er i samsvar med rådsdirektiv 98/41/EF⁽¹⁾. Undersøk hvordan opplysningene om det samlede antall passasjerer formidles til skipsføreren, og eventuelt hvordan passasjerer som foretar en tur-retur-reise uten å gå i land, medregnes i det samlede antall passasjerer på tilbaketuren.

2. Opplysninger om lasting og stabilitet

Kontroller at pålitelige dypgangsmålere er montert og i bruk, der dette er aktuelt. Kontroller at det er truffet tiltak for å sikre at skipet ikke overlastes, og at den aktuelle oppdelingslastelinjen ikke ligger under vann. Kontroller at vurderingen av lasting og stabilitet utføres som fastsatt. Kontroller at godskjøretøyer og annen last om nødvendig veies, og at tallene formidles til skipet slik at vurderingen av lasting og stabilitet kan foretas. Kontroller at havarikontrollplanene til enhver tid er oppslått, og at skipets offiserer har fått utlevert hefter med opplysninger om havarikontroll.

3. Sikkerhet før avreise

Kontroller at framgangsmåten for sikring av skipet før det legger fra kai, er fulgt, blant annet hvordan det gis melding om at alle vanntette og værtette porter i platehuden er lukket. Kontroller at alle dører til bildekk er lukket før skipet legger fra kai, eller er åpne bare til baugvisiret lukkes, kontroller lukkeinnretningene for porter i baug, akterstavn og sider og at det finnes indikatorlamper og fjernsynsovervåkingssystem som viser kommandobroen om de er åpne eller lukket. Alle problemer i forbindelse med indikatorlampenes funksjon, særlig med hensyn til bryterne ved dører, bør påvises og meldes.

4. Sikkerhetskunngjøringer

Kontroller at utformingen av rutinemessige sikkerhetskunngjøringer og oppslag med instruksjer og veiledning om prosedyrer i nødsituasjoner finnes på det eller de aktuelle språk. Kontroller at det foretas en rutinemessig sikkerhetskunngjøring når reisen begynner, og at den kan høres i alle fellesområder som passasjerene har adgang til, herunder åpne dekk.

5. Innføring i skipsdagboken

Kontroller skipsdagboken for å sikre at det føres inn opplysninger om lukking av de vann- og værtette portene i baug, akterstavn og andre steder, øvelser i bruk av vanntette oppdelingsdører, prøving av styresystemer osv. Kontroller dessuten at opplysninger om dypgang, fribord og stabilitet registreres samt besetningens felles arbeidsspråk.

6. Farlig last

Kontroller at enhver last med farlig eller forurensende innhold fraktes etter gjeldende forskrifter, og særlig at det foreligger en erklæring om farlig eller forurensende last samt et godsmanifest eller en stuingsplan som viser hvor lasten er plassert om bord, at det er tillatt å frakte den aktuelle lasten på passasjerskip, og at den farlige og forurensende lasten er forsvarlig merket, etikettert, stuert, sikret og atskilt fra den øvrige lasten.

Kontroller at kjøretøyer som frakter farlig og forurensende last, er forsvarlig merket og sikret. Kontroller at det ved frakt av farlig og forurensende last finnes en kopi i land av det aktuelle godsmanifestet eller den aktuelle stuingsplanen.

⁽¹⁾ Rådsdirektiv 98/41/EF av 18. juni 1998 om registrering av personar som reiser med passasjerskip til eller frå hamner i medlemsstatane i Fellesskapet (EFT L 188 av 2.7.1998, s. 35).

Kontroller at skipsføreren er kjent med meldingskravene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF⁽¹⁾, og med instruksene for de nødprosedyrer som skal følges, og for førstehjelp ved hendelser i forbindelse med farlig last eller miljøforurensende stoffer. Kontroller at ventilasjonsanlegget på bildekkene til enhver tid er i drift, at det skrues opp når kjøretøyenes motor går, og at det finnes en innretning på broen som angir at ventilasjonsanlegget på bildekkene er i drift.

7. Sikring av godskjøretøyer

Undersøk hvordan godskjøretøyer sikres, f.eks. om de stues i grupper eller surres hver for seg. Undersøk om det finnes et tilstrekkelig antall festepunkter. Gjennomgå tiltak til sikring av godskjøretøyer i dårlig vær eller når dårlig vær ventes. Gjennomgå eventuell metode for sikring av busser og motorsykler. Fastslå om det finnes en lastsikringshåndbok om bord på skipet.

8. Bildekk

Kontroller om spesiallasterom og rorolasterom er under jevnlig tilsyn ved hjelp av en vaktordning eller et fjernsynsovervåkingssystem, slik at det kan holdes øye med kjøretøyenes bevegelser i dårlig vær og med om passasjerer skaffer seg ulovlig adgang til disse rommene. Kontroller at brannører og inngangsdører holdes stengt, og at det er satt opp skilter som forbyr passasjerene adgang til bildekkene mens skipet er til sjøs.

9. Lukking av vanntette dører

Kontroller at framgangsmåten beskrevet i skipets driftsinstruks følges med hensyn til lukking av vanntette oppdelingsdører. Kontroller at det foretas nødvendige øvelser. Kontroller at betjeningsinnretningen på broen for de vanntette dørene om mulig står på «lokal betjening». Kontroller at dørene holdes lukket ved nedsatt sikt og i enhver farlig situasjon. Kontroller at besetningen har fått opplæring i hvordan dørene skal betjenes og er klar over farene forbundet med feil bruk.

10. Brannpatuljer

Kontroller at det finnes en effektiv patruljeordning, slik at ethvert branntilløp kan oppdages raskt. Vaktordningen bør omfatte spesiallasterom uten fastmontert branndeteksjons- eller brannalarmanlegg. Slike rom kan bevoktes som nevnt i nr. 8.

11. Kommunikasjon i nødssituasjoner

Kontroller at det i samsvar med alarminstruksen er et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer til å bistå passasjerene i nødssituasjoner, og at de er lett gjenkjennelige og i stand til å kommunisere med passasjerene i en nødssituasjon, idet det tas hensyn til en hensiktsmessig og dekkende kombinasjon av følgende faktorer:

- a) Det eller de språk som snakkes av størstedelen av passasjerene på en bestemt rute.
- b) Sannsynligheten for at det kan brukes et elementært engelsk ordforråd til formidling av grunnleggende instruksjoner, slik at det er mulig å kommunisere med en passasjer som trenger bistand dersom passasjerene og besetningsmedlemmet ikke snakker samme språk.
- c) Eventuelt behov for å kunne kommunisere på andre måter i en nødssituasjon (f.eks. ved å demonstrere, gjøre tegn med hendene eller gjøre oppmerksom på hvor instruksjoner, mønstringsstasjoner, redningsutstyr eller rømningsveier befinner seg, dersom det ikke lar seg gjøre å kommunisere muntlig).
- d) I hvilket omfang passasjerene har fått fullstendige sikkerhetsinstruksjoner på sitt morsmål.
- e) De språk nødmeldinger kan formidles på over høyttaleranlegget i nødssituasjoner eller under en øvelse for å gi passasjerene nødvendig veiledning og gjøre det lettere for besetningen å bistå passasjerene.

12. Felles arbeidsspråk for besetningen

Kontroller at det er fastsatt et felles arbeidsspråk for å sikre at besetningen arbeider på en effektiv måte i sammenhenger der sikkerheten berøres, og at dette arbeidsspråket er registrert i skipsdagboken.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF (EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10).

13. Sikkerhetsutstyr

Kontroller at rednings- og brannvernredskaper, herunder branndører og andre former for konstruksjonsmessig brannvern som lett kan inspiseres, vedlikeholdes. Kontroller at brannkontrolltegninger til enhver tid er oppslått, eller at skipets offiserer har fått utlevert hefter med tilsvarende opplysninger. Kontroller at redningsvestene er stuet på en hensiktsmessig måte, og at det er tydelig angitt hvor redningsvester for barn er plassert. Kontroller at innlastingen av kjøretøyer ikke hindrer betjening av brannkontrollinnretninger, nødstopppinnretninger, betjeningsinnretninger for stormventiler osv. som befinner seg på bildekkene.

14. Navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyr

Kontroller at navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyret, herunder nødradiopeilesendere, er i driftsklar stand.

15. Ekstra nødbelysning

Kontroller at det er montert ekstra nødbelysning dersom forskriftene krever det, og at det føres en oversikt over mangler ved nødbelysningen.

16. Rømningsveier

Kontroller at rømningsveier er merket etter gjeldende regler, og at de er opplyst ved hjelp av både hoved- og nødkraftkilden. Undersøk hvilke tiltak som er truffet for at kjøretøyer ikke skal sperre rømningsveiene der disse krysser eller går over bildekk. Kontroller at utganger holdes åpne, særlig utganger fra tollfrie butikker der store mengder varer erfaringsmessig kan stå i veien.

17. Renhold av maskinrom

Kontroller at maskinrommet holdes rent i henhold til vedlikeholdsprosedyrene.

18. Sluttbehandling av avfall

Kontroller at det finnes tilfredsstillende ordninger for håndtering og sluttbehandling av avfall.

19. Vedlikeholdsplaner

Kontroller at alle selskaper har et særskilt reglement med planer for vedlikehold på alle områder som berører sikkerheten, herunder porter i baug, akterstavn og sider samt lukkeinnetningene for disse, men også for vedlikehold av maskinrom og sikkerhetsutstyr. Kontroller at det foreligger planer for regelmessig kontroll av alle punkter for å opprettholde et høyest mulig sikkerhetsnivå. Kontroller at det foreligger framgangsmåter for registrering av mangler og for bekreftelse av at de er korrekt utbedret, slik at skipsføreren og den utpekte personen på land i selskapets ledelse er klar over manglene og blir underrettet innen en fastsatt frist når de er utbedret. Kontroller at regelmessig funksjonsprøving av lukkeinnetningene for indre og ytre baugport omfatter indikatorer, overvåkingsutstyr og eventuelle spygatter i rommene mellom baugvisiret og den indre porten, og særlig lukkemekanismene og de tilhørende hydrauliske systemene.

20. Kontroll under fart

Under fart bør det kontrolleres at det ikke er for mange passasjerer om bord, bl.a. at det finnes nok sitteplasser, og at korridorer, trapper og nødutganger ikke sperres av bagasje og passasjerer som ikke finner sitteplass. Det må kontrolleres at passasjerene har forlatt bildekket før skipets avreise, og at de får adgang til bildekket igjen først kort tid før skipet legger til kai.

VEDLEGG IV

SAMMENLIGNINGSTABELL

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