



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og
højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart og om ændring af Europa-Parlamentets og
Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol og om ophævelse af Rådets direktiv
1999/35/EF**

{ SWD(2016) 189 final }

{ SWD(2016) 190 final }

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1 Forslagets begrundelse og formål

I tråd med Kommissionens dagsorden om bedre regulering og REFIT-programmet og som en umiddelbar opfølgning af kvalitetskontrollen af EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed¹ har Kommissionen fremsat en række forslag, der skal realisere det identificerede forenklingspotentiale.

Målet med denne revision er at forenkle og strømline de nuværende lovrammer for passagerskibes sikkerhed med sigte på i) at bibeholde EU-regler, hvor det er nødvendigt og forholdsmæssigt, ii) at sikre deres korrekte gennemførelse og iii) at fjerne eventuelle overlap af forpligtelser og uoverensstemmelser mellem beslægtede retsakter. Et overordnet mål er at opnå en klar, enkel og opdateret retlig ramme, der er lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, og dermed højne sikkerhedsniveauet generelt.

Rådets direktiv 1999/35/EF² fastsætter en række typer inspektioner vedrørende særlige sikkerhedsmæssige egenskaber for ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer (HSC). Disse vedrører specifikke risici i forbindelse med uopdelte vogndæk, der giver anledning til sårbarheder med hensyn til stabilitet og brand, meget intens udnyttelse, risiko for fragtbewægelser og spørgsmål vedrørende vandtæthed, hejsbare ramper og slitage.

Selv om den særlige inspektionsordning for disse fartøjer fortsat er nødvendig, er kravene i dette direktiv ikke længere i overensstemmelse med virkeligheden. I dag er situationen væsentligt anderledes i forhold til situationen for næsten 20 år siden, da direktiv 1999/35/EF blev vedtaget. Dengang havde EU 15 medlemsstater, og der var en betydelig trafik af ro-pax-skibe og HSC regelmæssigt mellem EU og tredjelande. Derudover er ordningen for havnestatskontrol blevet styrket siden dengang, især efter ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF³, der indførte en risikobaseret tilsynsordning og herunder et minimum antal inspektioner af skibe i højrisikogruppen, som medlemsstaterne skal foretage.

Nutildags er der et stort flertal af medlemsstaterne, som kombinerer eller erstatter nogle af de inspektioner, der kræves i henhold til direktiv 1999/35/EF, med enten flagstatssyn og havnestatskontrolinspektioner. Denne praksis gør gennemførelsen og håndhævelsen af dette direktiv problematisk grundet de forskellige omfange af disse inspektioner og forskriftsmæssige overlap. Den retlige ramme giver navnlig mulighed for, at en havnestatskontrolinspektion erstattes af et syn i medfør af direktiv 1999/35/EF. Da anvendelsesområdet for et direktiv 1999/35/EF-syn dog ikke inkluderer alle elementer, der er omfattet af havnestatskontrollen, skaber dette overlap i virkeligheden et hul i lovgivningen.

Det foreslås derfor at opdatere, tydeliggøre og forenkle de nuværende krav til syn for ro-ro færger og HSC, samtidig med at der opretholdes samme grad af sikkerhed og centrale gennemførelsesmekanismer. Dette er helt i tråd med Kommissionens Refitprogram og sigter

¹ Resultaterne heraf er blevet rapporteret til Europa-Parlamentet og Rådet den 16. oktober 2015 (COM(2015)508).

² Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

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

mod yderligere at rationalisere de nationale myndigheders kontrolindsats og mod at maksimere den tid, som skibet kan udnyttes kommercielt.

For at sikre klarhed og sammenhæng ophæver nærværende forslag det gældende direktiv og erstatter det med et nyt direktiv. Det omfatter også supplerende ændringer til direktiv 2009/16/EF.

1.2 Sammenhæng med de gældende regler på samme område

Forslaget er i fuld overensstemmelse med forenklingsforslagene om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF⁴ og Rådets direktiv 98/41/EF⁵. Det sikrer sammenhængen med direktiv 2009/16/EF ved hjælp af supplerende ændringer deraf. Disse supplerende ændringer er strengt begrænset til, hvad der er nødvendigt for at sikre sammenhæng med det foreliggende forslag og berører på ingen måde den kommende evaluering af direktiv 2009/16/EF. Forslaget er fuldt ud i overensstemmelse med kvalitetskontrolhenstillingerne og hvidbogen fra 2011 om fremtidens transport⁶, som anerkendte behovet for at modernisere EU's nuværende lovgivningsrammer for passagerskibes sikkerhed.

1.3 Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Forslaget er en opfølgning på Kommissionens dagsorden for bedre lovgivning ved at sikre, at den eksisterende lovgivning er enkel og tydelig og ikke skaber unødige byrder samt holder trit med skiftende politiske, samfundsmæssige og teknologiske udviklinger. Det imødekommer også målene for 2018-strategien for søtransport⁷ ved at sikre regelmæssig kvalitetsfærgedrift for passagerer i EU.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

2.1 Retsgrundlag

Eftersom forslaget erstatter det nuværende direktiv, er retsgrundlaget fortsat artikel 100, stk. 2, i TFEU (tidl. artikel 80, stk. 2, i TEF) om foranstaltninger inden for søfart.

2.2 Nærhedsprincippet

Efter anmodning fra medlemsstaterne⁸ er EU's lovgivning om passagerskibes sikkerhed hovedsageligt udformet som og bygger på de internationale krav og ligeledes en reaktion på en række større uheld (f.eks. ulykkerne med Herald of Free Enterprise og Estonia). De fleste medlemsstater er berørt som både flagstater og havnestater.

Selv om der er vedtaget fælles regler på EU-plan for passagerskibe, herunder ro-ro-færger og HSC i indenrigsfart, er det samme ikke tilfældet for internationale rejser, hvor internationale

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

⁵ Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).

⁶ Hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 0144).

⁷ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger, (KOM(2009) 0008).

⁸ Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed for ro-ro-passagerfærger, (94/C 379/05), EFT C 379 af 31.12.94, s. 8.

konventioner finder anvendelse. Internationale konventioner giver mulighed for betydelige fravigelser og divergerende fortolkninger af sikkerhedsstandarderne. Passagerer, der rejser inden for EU, har ret til at forvente det samme sikkerhedsniveau, uanset hvilken type skib eller tjeneste, de anvender.

Da der mangler en håndhævelsesmekanisme på internationalt plan, er EU's synsordning for både indenlandske og internationale passagerskibe stadig en forudsætning for at opretholde en høj sikkerhedsstandard for personer på passagerskibe og for at eliminere søtransport, som ikke lever op til kravene. Den sikrer også, at konkurrencen foregår på lige fod i EU-farvande for alle operatører, uanset deres nationalitet og det flag, deres skibe og fartøjer fører, og uden sondring mellem internationale og indenlandske rejser. Derfor kan harmoniserede betingelser for drift af ro-ro-færger og HSC til og fra EU-havne og et fælles sikkerhedsniveau ikke nås med en indsats udelukkende på medlemsstatsniveau.

2.3 Proportionalitetsprincippet

I lyset af de seneste teknologiske og retlige udviklinger anses forslaget om at afklare eksisterende krav, fjerne overlap og forældede koncepter for den eneste forholdsmæssige og sammenhængende løsning. Det sikrer, at det nuværende høje sikkerhedsniveau ikke udvandes og giver mulighed for en bedre udnyttelse af ressourcerne, bedre målretning og tydeligere sikkerhedskrav.

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet anses et direktiv stadig for at være den mest hensigtsmæssige metode til at nå de fastsatte mål. Det fastlægger fælles principper og et harmoniseret sikkerhedsniveau samt sikrer håndhævelsen af reglerne, men overlader valget af praktiske og tekniske procedurer, der anvendes, til den enkelte medlemsstat. Herved er det den enkelte medlemsstat, der er ansvarlig for at beslutte, hvilke gennemførelsesmetoder der passer bedst til dens nationale system. Et direktiv sikrer endvidere, at målet om forenkling for denne foranstaltning nås i videst muligt omfang.

2.4 Valg af retsakt

For at sikre en tydelig og sammenhængende juridisk formulering var opfattelsen, at den mest hensigtsmæssige løsning var forslaget til et nyt direktiv, der erstatter det nuværende. Alternativet, nemlig at foreslå en række ændringer af det nuværende direktiv, blev afvist på grund af det betydelige antal ændringer, som skulle indarbejdes i det nuværende direktiv, og deres type.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

3.1 Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning

Kvalitetskontrollen viste, at de vigtigste mål for EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed i forbindelse med passagerers sikkerhed og det indre marked generelt er opfyldt og fortsat er yderst relevante. De retlige rammer for EU-passagerskibes sikkerhed har ført til et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe i EU og lige konkurrencevilkår for operatører samt øget overførsel af skibe mellem medlemsstater. Kvalitetskontrollen viste også, at der er spillerum til yderligere at højne sikkerhedsniveauet og effektiviteten og forholdsmæssigheden af nogle af de forskriftsmæssige krav. Der er fremsat anbefalinger om at forenkle, præcisere og ophæve et antal tvetydige, forældede eller overlappende krav på en række områder:

- (a) Undgå overlap mellem de specifikke syn i medfør af direktiv 1999/35/EF og de udvidede inspektioner, der er fastsat i medfør af artikel 14 i direktiv 2009/16/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 428/2010.
- (b) Undgå overlap mellem de specifikke syn i medfør af direktiv 1999/35/EF og det årlige flagstatssyn i henhold til direktiv 2009/21/EF (vedrørende international fart) og direktiv 2009/45/EF (indenrigsfart).
- (c) Fjern det forældede koncept vedrørende værtsstat, der er fastsat i direktiv 1999/35/EF (samtidig med, at muligheden for fælles inspektioner bevares) og erstat udtrykket "syn" med "inspektion".
- (d) Tydeliggør tidsrummet mellem de to årlige inspektioner af ro-pax-skibe i direktiv 1999/35/EF, som skal finde sted med regelmæssige, halvårslige mellemrum.

3.2 Høring af interesserede parter

I betragtning af den tekniske karakter af de påtænkte forslag blev en målrettet høring valgt som det mest hensigtsmæssige redskab. Nationale eksperter er blevet hørt inden for rammerne af ekspertgruppen om passagerskibes sikkerhed. Der blev afholdt en workshop, hvor medlemsstaterne samt branchens og passagerernes organisationer blev opfordret til at deltage. De foreslåede foranstaltninger blev præsenteret ved talrige lejligheder. Desuden blev køreplanen offentliggjort på webstedet Europa⁹, hvilket gav alle interessenter mulighed for at komme med feedback via en online-svarformular.

Et resumé af høringsresultaterne samt detaljeret feedback på bemærkninger fremsat under høringsprocessen findes i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget. De påtænkte forenklingsforanstaltninger blev støttet af et stort flertal af nationale eksperter, men der blev fremsat en række bemærkninger for så vidt angår den nøjagtige formulering af nogle af forslagene. Alle forslag er derfor blevet nøje gennemgået og forslagene ændret efter behov. Endvidere har nogle eksperter rejst spørgsmål om praktiske og tekniske gennemførelsesaspekter, som er blevet taget i betragtning i det arbejdsdokument, der ledsager forslaget og indgår i gennemførelsesplanen.

Interessenter fra industrien insisterede på, at de vigtigste principper i de nuværende retlige rammer, forblev uændret, mens passagerorganisationen ønskede at forbedre sikkerhedsniveauet og advarede mod en udvanding. Forslaget sikrer derfor, at det nuværende sikkerhedsniveau bibeholdes og, så vidt muligt inden for forenklingsrammen, øges (f.eks. ved at præcisere, at de to årlige inspektioner i henhold til det nuværende direktiv skal finde sted med seks måneders mellemrum).

3.3 Indhentning og brug af ekspertbistand

Denne evaluering bygger primært på data, der er indsamlet under kvalitetskontrollen, som anført i Kommissionens arbejdsdokument "Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check", vedtaget den 16. oktober 2015¹⁰.

Ud over disse data og den høring, der er gennemført inden for rammerne af kvalitetskontrollen, krævede forberedelsen af dette forslag til forenkling bidrag fra tekniske og juridiske eksperter for så vidt angår den konkrete formulering af tekniske definitioner og tydelige juridiske formuleringer. Denne ekspertise er indsamlet internt i samarbejde med Det

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_da.htm.

¹⁰ SWD(2015)197.

Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og ekspertgruppen om passagerskibes sikkerhed. Den er omtalt i arbejdsdokumentet, som ledsager forslaget.

3.4 Konsekvensanalyse

Forslaget er en direkte opfølgning på den kvalitetskontrol, der udpegede emner til forenkling i detaljer og vurderede mulighederne for forenkling. Som det fremhæves i køreplanen, forventes de påtænkte foranstaltninger enten ikke at skabe nogen nævneværdige virkninger (dvs. andre end ikkemålelige, f.eks. juridisk klarhed, sikkerhed og enkelhed), eller der er ikke identificeret materielt forskellige løsninger. I overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for bedre regulering er der ikke foretaget en fuldstændig konsekvensanalyse.

Ikke desto mindre ledsages forenklingsforslaget af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som erindrer om anbefalingerne fra kvalitetskontrollen og forklarer baggrunden for de foreslåede løsninger ud fra et teknisk og juridisk synspunkt. Det indeholder et resumé af og feedback på den høring af interessenter, der er gennemført til støtte for dette initiativ. En gennemførelsesplan er også vedlagt.

3.5 Målrettet regulering og forenkling

Hovedformålet med dette forslag er at sikre, at den eksisterende lovgivning er formålstjenlig. Dens forenklingspotentiale består primært af ikke-målbare virkninger såsom juridisk klarhed, sikkerhed og enkelhed. Det vigtigste kvantificerede element vedrører fjernelse af overlap og uoverensstemmelser mellem de specifikke syn i henhold til det nuværende direktiv de udvidede havnestatskontrolinspektioner og det årlige flagstatssyn. Den foreslåede forenkling vil ikke blot lukke de konstaterede huller i lovgivningen, men forventes også yderligere at rationalisere kontrolindsatsen i de nationale administrationer og maksimere den tid, hvor skibet udnyttes kommercielt.

Den mest omfattende kombination er blevet anslået til ca. 900 000 EUR (dvs. reduktion af ca. 670 selvstændige syn i medfør af dette direktiv pr. år for hele EU, hvis de samme skibe fortsatte i drift som i dag), hvoraf en del allerede er realiseret i praksis ved at kombinere de forskellige former for inspektioner. I tilgift til disse pengeskøn er der en betydelig byrde for alle de berørte parter, som vedrører inspektionsordningernes kompleksitet, overlappende krav spredt på forskellige retsakter og formuleret forskelligt osv. Dette gør gennemførelsen, overvågningen og retshåndhævelsen unødvendigt byrdefuld for alle involverede parter.

3.6 Grundlæggende rettigheder

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

5.1 Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering

Forslaget ledsages af en gennemførelsesplan, som indeholder en liste over nødvendige tiltag til gennemførelse af forenklingsforanstaltninger og identificerer de væsentligste tekniske, juridiske og tidsrelaterede udfordringer i gennemførelsen.

Passende overvågnings- og rapporteringsordninger, er udpeget, uden at der skabes nye rapporteringsforpligtelser og administrative byrder. De centrale oplysninger om flåder, ulykker og overholdelse vil blive indsamlet med bistand EMSA, inspektionsdatabasen (THETIS), ekspertgruppen for sikkerhed for passagerskibe og på grundlag af EMCIP-databasen (European Marine Casualty Information Platform). Da den samlede cyklus af påtænkte EMSA-gennemførelsesbesøg skønnes at være 5 år, bør evalueringsintervallet for EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed fastsættes til 7 år.

5.2 Forklarende dokumenter

Forklarende dokumenter er ikke nødvendige, idet forenklingsforanstaltningerne ikke er af væsentlig eller kompleks karakter.

5.3 Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget

Anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1 afgrænser direktivets anvendelsesområde og undtager fartøjer, der er underlagt havnestatskontrolinspektioner foretaget i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF. Som følge heraf er anvendelsesområdet begrænset til ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart mellem havne i en medlemsstat eller mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjets flag er det samme som for den pågældende medlemsstat.

Artikel 2 fjerner en række overflødige definitioner og henvisninger som "passager", "værtsstat", "udenrigsfart" og "undtagelsescertifikat". Det sletter ligeledes henvisningen til undersøgelse af ulykker til søs, som nu er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF¹¹. Definitioner på en række andre begreber er ajourført for at tage hensyn til udviklingen i EU-lovgivningen og på internationalt plan (IMO) og for at sikre, at definitioner er bragt i overensstemmelse med definitioner i direktiv 2009/16/EF.

Førstegangsinspektion

Artikel 3 og 4 fastsætter en ordning for skibsbaseret (frem for af selskabsbaseret) inspektion forud for påbegyndelsen af fast rutefart. Fartøjet skal underkastes inspektion som omhandlet i bilag II, og en række sikkerhedsmæssige spørgsmål, der er anført i bilag I, skal også kontrolleres. Artikel 4 omhandler situationer, hvor et fartøj er inspiceret for nylig eller flyttes fra én tjeneste til en anden med tilsvarende kendetegn. Ordet "inspektion" anvendes i hele teksten i stedet for "syn", da dette mere nøjagtigt afspejler den type aktivitet, der reguleres.

Regelmæssige inspektioner, inspektionsrapporter, forbud mod sejlads, klageadgang og omkostninger

Artikel 5 fastsætter, at skibe, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, inspicerer to gange om året med et vist tidsinterval mellem inspektioner, og at en af disse inspektioner skal være en inspektion under drift på en fast rute. Det er desuden fastsat, at medlemsstaterne, hvis de ønsker det, kan kombinere inspektionen med et flagstatssyn, der vil skulle udføres for et fartøj hvert år. Dette burde give en mindre byrde for administrationen og skibsoperatøren.

I artikel 6, 7, 8, 9, 10 og 11 bringes bestemmelserne om inspektionsrapporter, forbud mod sejlads, klageadgang, omkostninger, inspektionsdatabasen og sanktioner i overensstemmelse med dem, der er fastsat i direktiv 2009/16/EF. Direktiv 2009/16/EF indeholder ikke et forbud mod sejlads; dette er inspireret af tilbageholdelsen i havnestatskontrollen.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114).

Ændringsprocedure

Artikel 12 og 13 bringes i overensstemmelse med bestemmelserne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår udøvelsen af Kommissionens beføjelser i forbindelse med delegerede retsakter.

Ændring af direktiv 2009/16/EF

Artikel 14 indeholder bestemmelser om supplerende ændringer af direktiv 2009/16/EF for at sikre, at det nuværende indhold og inspektionshyppigheden for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer bibeholdes.

Ophævelse

Artikel 15 indeholder en bestemmelse om ophævelse af direktiv 1999/35/EF, og henviser til den i bilag IV anførte sammenligningstabel.

Evalueringsbestemmelser

Artikel 16 fastsætter bestemmelserne om evaluering.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³, og

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionens lovgivning om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (HSC) stammer fra 1999. Der bør tages højde for de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af havnestatskontrolordningen, som blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF¹⁴, og de erfaringer, der er vundet gennem anvendelsen af Paris-memorandummet om havnestatskontrol, som blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982.
- (2) Kvalitetskontrollen under programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT)¹⁵ viste, at Unionens retlige rammer for passagerskibssikkerhed har ført til et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe i Unionen. Den viste også, at eftersom Unionens lovgivning om passagersikkerhed har udviklet sig over tid som reaktion på forskellige behov og situationer, er der en vis grad af overlap og dobbeltarbejde, som kan og bør strømlines og forenkles for at mindske den administrative byrde for skibsejere og for at rationalisere indsatsen fra medlemsstaternes søfartsmyndigheder.
- (3) De fleste medlemsstater kombinerer allerede obligatoriske syn af sikker drift af ro-ro-færger med andre typer syn og inspektioner, hvor det er muligt, dvs. flagstatsyn og havnestatskontrolinspektioner. For yderligere at reducere inspektionsindsatsen og for at maksimere den tid, som skibet kan udnyttes kommercielt, bør fartøjer, der er underlagt havnestatskontrolinspektioner, derfor overføres til direktiv 2009/16/EF, og

¹² EUT C af , s. .

¹³ EUT C af , s. .

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

¹⁵ COM(2015) 508.

nærværende direktivs anvendelsesområde bør begrænses til fartøjer, der tilbyder ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart mellem havne i en medlemsstat eller mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjets flag er det samme som den pågældende medlemsstats.

- (4) Begrebet "værtsstat" blev indført ved Rådets direktiv 1999/35/EF¹⁶ for at lette samarbejdet med tredjelande forud for udvidelsen i 2004. Dette begreb anses ikke længere for at være relevant og bør derfor udgå.
- (5) Det var fastsat i direktiv 1999/35/EF, at værtsstater i hver 12-månedersperiode skulle udføre et specifikt syn og et syn under drift i fast rutefart. Selv om formålet med dette krav var at sikre, at disse to inspektioner skulle udføres med et vist tidsinterval mellem dem, har REFIT-kvalitetskontrollen vist, at det ikke altid er tilfældet. For at fjerne tvetydigheden af dette krav og sikre et fælles sikkerhedsniveau bør det præciseres, at de to årlige inspektioner bør finde sted regelmæssigt med ca. seks måneder imellem dem.
- (6) I direktiv 1999/35/EF henvises der til "syn" i stedet for "inspektioner". Ordet "syn" er anvendt i internationale konventioner for at indikere forpligtelsen for flagstater til at kontrollere, at skibe overholder internationale standarder og udstede eller forny certifikater, når det er relevant. Den særlige inspektionsordning for ro-ro-færger og HSC i fast rutefart kan dog ikke anses for at være et syn, og de relevante inspektionsformularer er ikke og kan ikke betragtes som sødygtighedscertifikater. Derfor bør udtrykket "syn" erstattes af "inspektion", når der henvises til specifikke ro-pax-inspektioner som aktuelt er fastsat i direktiv 1999/35/EF.
- (7) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan og erfaringerne bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår at udelukke ændringer af internationale instrumenter fra anvendelsesområdet for dette direktiv, hvis det er nødvendigt, og for så vidt angår ajourføring af de tekniske krav. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører passende høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer finder sted i overensstemmelse med de principper, der er fastlagt i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter
- (8) Direktiv 2009/16/EF bør ændres for at sikre, at indholdet og inspektionshyppigheden for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer bibeholdes. Særlige bestemmelser for inspektioner og kontroller af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart, som kan underlægges havnestatskontrol, bør derfor overføres til direktiv 2009/16/EF.
- (9) På baggrund af den fulde cyklus for Det Europæiske Søfartssikkerhedsagents kontrolbesøg bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af dette direktiv senest [syv år efter datoen i artikel 17, stk. 1, andet afsnit] og aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.

¹⁶ Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

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

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland, hvis fartøjets flag er det samme som den pågældende medlemsstats, eller i indenrigsfart i fast rutefart i havområder, hvor skibe i klasse A kan sejle i overensstemmelse med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF¹⁷.
2. Medlemsstaterne kan anvende dette direktiv på ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler i fast rutefart i indenrigsfart i havområder, hvor skibe i andre klasser end de i stk. 1 anførte, må sejle.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- (1) "ro-ro-færge": et passagerfartøj, der er indrettet, så køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- (2) "højhastighedspassagerfartøj": et højhastighedsfartøj som defineret i regel X/1 i Solas-konventionen af 1974 i den gældende affattelse, og som kan medtage flere end 12 passagerer
- (3) "Solas-konventionen af 1974": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen med protokoller og ændringer, i den gældende affattelse
- (4) "koden for højhastighedsfartøjer": den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's resolution MSC 36(63) af 20. maj 1994, eller den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden 2000), som er indeholdt i IMO's resolution MSC.97(73) af december 2000, i de gældende affattelser
- (5) "fast rutefart": en række sejlads med ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejlads til og fra samme havn, der gennemføres uden mellemliggende anløb:
 - a) enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller
 - b) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads
- (6) "havområde": et område, der er opført på en liste, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i direktiv 2009/45/EF

¹⁷

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

- (7) "certifikater":
- a) for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i udenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til SOLAS-konventionen af 1974 eller i henhold til koden for højhastighedsfartøjer, sammen med de relevante dokumenter for udrustningen
 - b) for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart: sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til direktiv 2009/45/EF, sammen med de relevante dokumenter for udrustningen
- (8) "flagstatens administration": de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-færgeren eller højhastighedspassagerfartøjet har ret til at føre
- (9) "indenrigsfart" : en rejse i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat
- (10) "anerkendt organisation": en organisation, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009¹⁸
- (11) "selskab": ejeren af ro-ro-færgeren eller højhastighedspassagerfartøjet eller en anden organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for ro-ro-færgens eller højhastighedspassagerfartøjets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)
- (12) "skibsinspektør": en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndighed til at udføre de inspektioner, der er fastsat i dette direktiv, og som er ansvarlig over for denne kompetente myndighed, og som opfylder de minimumskriterier, der er fastsat i bilag XI til direktiv 2009/16/EF.

Artikel 3

Førstegangsinspektion

1. Inden en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i fast rutefart, der er omfattet af dette direktiv, gennemfører medlemsstaterne en førstegangsinspektion, bestående af:
 - (a) kontrol af overholdelsen af kravene i bilag I
 - (b) en inspektion i overensstemmelse med bilag II, for at forvisse sig om, at ro-ro-færgeren eller højhastighedsfartøjet opfylder kravene til sikker drift på en fast rute.
2. Førstegangsinspektionen kan undlades, hvis fartøjet inden for de seneste seks måneder har været genstand for et årligt flagstatssyn eller en inspektion udført af en medlemsstat, hvor de relevante procedurer og retningslinjer for syn, jf. IMO-resolution A 1053(27) Consolidated (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011) eller procedurer med samme formål, er fulgt.

¹⁸

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47).

3. Førstegangsinpektionen udføres af en skibsinspektør. Flagstatssynet eller medlemsstatens inspektion, som omhandlet i stk. 2, skal foretages af en inspektør eller en anerkendt organisation, som flagstaten har givet tilladelse til at udføre syn eller inspektioner med henblik på at sikre, at alle direktivets krav er opfyldt.
4. På anmodning af en medlemsstat, skal selskaberne fremlægge dokumentation for overholdelse af kravene i bilag I på forhånd, men tidligst en måned før førstegangsinpektionen.

Artikel 4

Undtagelser fra forpligtelsen til at gennemføre førstegangsinpektion

1. Hvis en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj skal indsættes på en anden fast rute, skal medlemsstaten tage hensyn til inspektioner og syn, der tidligere er udført for den pågældende ro-ro-færge eller det pågældende højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med sejlads på en tidligere fast rute, der er omfattet af dette direktiv. Hvis medlemsstaten finder, at de tidligere udførte inspektioner og syn er fyldestgørende, og at de er relevante for de nye driftsforhold, er det ikke nødvendigt at gennemføre de i artikel 3, stk. 1, fastlagte inspektioner og syn, inden ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes på den nye faste rute.
2. På anmodning af et selskab kan medlemsstater på forhånd bekræfte deres tilsagn for så vidt angår relevansen af de tidligere inspektioner og syn for de nye driftsforhold.
3. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder hurtigt må indsættes en anden ro-ro-færge eller et andet højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelsen af driften, og stk. 1 ikke kan anvendes, kan medlemsstaten tillade færgen eller fartøjet at påbegynde sejlads, forudsat:
 - (a) at en visuel inspektion og dokumentkontrollen ikke giver anledning til tro, at ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder de relevante krav til sikker drift, og
 - (b) at medlemsstaten gennemfører den førstegangsinpektion, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, inden en måned.

Artikel 5

Regelmæssige inspektioner

1. Medlemsstaten skal inden for hver 12-måneders periode gennemføre:
 - (a) en inspektion i overensstemmelse med bilag II, og
 - (b) en inspektion under drift i rutesejlads tidligst fem måneder efter, men ikke senere end syv måneder efter denne inspektion. Denne inspektion skal omfatte punkterne i bilag III og tilstrækkeligt mange af punkterne, der er opført i bilag I og II til at sikre, at ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle relevante krav til sikker drift.

En førstegangsinpektion i overensstemmelse med artikel 3 skal betragtes som en inspektion i forbindelse med denne artikel.
2. Førstegangsinpektionen, jf. stk. 1, kan efter medlemsstatens skøn gennemføres samtidig med eller i forbindelse med det årlige flagstatssyn eller en inspektion, hvor de relevante procedurer og retningslinjer for syn, jf. IMO-resolution A 1053(27)

Consolidated (Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011) eller procedurer med samme formål, følges.

3. Medlemsstaten udfører også en inspektion i overensstemmelse med bilag II, hver gang der på ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet foretages større reparationer, ombygninger eller forandringer, eller hvis der sker ændringer i ledelsen eller overførsel til en anden klasse. Hvis der sker ændringer i ledelse eller overførsel til en anden klasse, kan medlemsstaten dog under behørig hensyntagen til inspektioner, der tidligere er udført for ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet, og forudsat at sikkerheden i driften for den pågældende færge eller det pågældende fartøj ikke berøres af denne ændring eller overførsel, fritage skibet eller fartøjet for den inspektion, der er fastsat i dette stykke.

Artikel 6

Indberetning og inspektionsrapport

1. Ved afslutning af en inspektion, der foretages i henhold til dette direktiv, udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IX til direktiv 2009/16/EF.
2. Oplysningerne i rapporten indberettes til inspektionsdatabasen omhandlet i artikel 10. En genpart af inspektionsrapporten overdrages til skibsføreren.

Artikel 7

Afhjælpning af mangler, forbud mod sejlads og suspendering af inspektionen

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle fejl og mangler, der er bekræftet eller konstateret ved en inspektion foretaget i henhold til dette direktiv, afhjælpes.
2. Hvis fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sikkerhed eller sundhed, eller indebærer umiddelbar fare for liv, ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet, besætningen og passagerer, sikrer medlemsstaten, at ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer får forbud mod sejlads. En genpart af forbuddet mod sejlads overdrages til skibsføreren.
3. Forbuddet mod sejlads ophæves ikke, før faren er afværget, eller før medlemsstaten har fastslået, at skibet, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle, eller at driften kan genoptages, uden at der er risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed eller risiko for ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet eller andre skibe.
4. Hvis en fejl eller mangel ikke umiddelbart kan afhjælpes i den havn, hvor fejlen eller manglen er blevet bekræftet eller konstateret, kan medlemsstaten tillade, at skibet fortsætter til et egnet reparationsværft, der ligger nærmest den havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted, hvor det umiddelbart kan bringes i orden.
5. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj ikke opfylder kravene, kan medlemsstaten suspendere inspektionen af skibet, indtil selskabet træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet ikke længere er en åbenbar fare for sikkerhed eller sundhed eller indebærer umiddelbar fare for besætningens og passagerernes liv eller at den/det opfylder de relevante krav i gældende internationale konventioner.
6. Hvis en medlemsstat suspenderer en inspektion i overensstemmelse med stk. 5, får ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjet et automatisk forbud mod sejlads.

Forbuddet mod sejlads ophæves, når inspektionen er blevet genoptaget og afsluttet med et tilfredsstillende resultat, og når betingelserne i stk. 3 i nærværende artikel og i artikel 9, stk. 2, er overholdt.

7. For at undgå en ophobning af skibe i en havn kan medlemsstaten tillade, at en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der har forbud mod sejlads, manøvreres til en anden del af havnen, hvis sikkerheden tillader dette. Der må dog ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om et forbud mod eller ophævelse af et forbud mod sejlads. Havnemyndighederne eller -instanser skal lette modtagelsen af sådanne skibe.

Artikel 8 **Klageadgang**

1. Selskabet har ret til at klage over et forbud mod sejlads udstedt af medlemsstaten. En klage har ikke opsættende virkning for forbud mod sejlads, medmindre der træffes foreløbige foranstaltninger i overensstemmelse med den nationale lovgivning. Med henblik herpå indfører og opretholder medlemsstaterne passende klageprocedurer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.
2. Medlemsstatens myndighed underretter føreren af ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet, som er genstand for et forbud mod sejlads, om retten til klageadgang og de gældende procedurer. Hvis et forbud mod sejlads tilbagekaldes eller ændres som følge af en klage eller en anmodning fra selskabet, sikrer medlemsstaten, at inspektionsdatabasen omhandlet i artikel 10 straks ændres i overensstemmelse hermed.

Artikel 9 **Omkostninger**

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

Artikel 10 **Inspektionsdatabase**

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer en inspektionsdatabase, der skal indeholde alle oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv, og yderligere styrke den inspektionsdatabase, der er omhandlet i artikel 24 direktiv 2009/16/EF.
2. Medlemsstaterne sørger for, at oplysningerne om de inspektioner, der foretages i henhold til dette direktiv, herunder om fejl og mangler samt forbud mod sejlads, overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udfyldt eller forbuddet mod sejlads ophæves. For så vidt angår de nærmere oplysninger, finder bestemmelserne i bilag XIII i direktiv 2009/16/EF tilsvarende anvendelse.
3. Medlemsstaterne sørger for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres inden 72 timer med henblik på offentliggørelse.

4. Kommissionen sikrer, at inspektionsdatabasen gør det muligt at hente alle relevante oplysninger om gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af de inspektionsdata, som medlemsstaterne stiller til rådighed.
5. Medlemsstaterne skal have adgang til alle oplysninger, der er registreret i inspektionsdatabasen, som er relevante for gennemførelsen af inspektionsordningen i henhold til dette direktiv.

Artikel 11 **Sanktioner**

Medlemsstaterne indfører en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser, som vedtages på grundlag af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 12 **Ændringsprocedure**

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændringer af bilagene for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan, navnlig i IMO, eller for at forbedre de tekniske krav i lyset af de vundne erfaringer.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændring af dette direktiv for at undtage enhver ændring af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 2, hvis der på grundlag af en evaluering fra Kommissionen antages at være en klar risiko for, at den internationale ændring vil sænke det niveau for sikkerhed til søs, for forebyggelse af forurening fra skibe eller for beskyttelse af leve- og arbejdsforhold om bord, der er fastsat i Unionens søtransportlovgivning, eller være uforenelig med sidstnævnte.

Artikel 13 **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de i artikel 12 omhandlede delegerede retsakter på ubestemt tid fra [datoen for ikrafttrædelse].
3. Den i artikel 12 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 12 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.
7. En delegeret retsakt, som fra nærværende direktivs anvendelsesområde udelukker enhver ændring af de internationale instrumenter, jf. artikel 12, stk. 3, vedtages senest tre måneder før udløbet af den periode, der er fastsat internationalt for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den påtænkte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for ikrafttrædelsen af en sådan delegeret retsakt skal medlemsstaterne afholde sig fra ethvert initiativ med henblik på at indarbejde ændringen i national lovgivning eller på at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.

Artikel 14

Ændringer af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 2 indsættes følgende punkt 25-28:

- "25. "ro-ro-færge": et passagerfartøj, der er indrettet, så køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer
26. "højhastighedspassagerfartøj": et højhastighedsfartøj som defineret i regel X/1 i Solas-konventionen af 1974 i den gældende affattelse, og som kan medtage flere end 12 passagerer
27. "fast rutefart": en række sejlads med ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejlads til og fra samme havn, der gennemføres uden mellemliggende anløb:
 - i) enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller
 - ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads
28. "førstegangsinpektion": en inspektion om bord på en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, inden påbegyndelsen af fast rutefart for at kontrollere, at kravene i artikel 3 og bilag I og II til direktiv [XXXX] er overholdt."

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

"Dette direktiv finder også anvendelse på inspektioner af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres uden for en havn eller andre steder end en ankerplads under en fast rutefart, jf. artikel 14a."

- (3) Følgende indsættes som artikel 14a:

Inspektion af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rutefart

1. Inden en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj indsættes i fast rutefart, der er omfattet af dette direktiv, gennemfører medlemsstaterne en førstegangsinpektion i overensstemmelse med artikel 3 i direktiv [XXXX] for at forvisse sig om, at ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet opfylder de fornødne krav til sikker drift i fast rutefart, og for at kontrollere, at kravene i bilag I til direktiv [XXXX] er opfyldt.

2. Ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer skal i hver tolv måneders periode være underlagt to havnestatskontrolinspektioner. En af disse inspektioner skal være en inspektion under fast rutefart, som kan have en af følgende former, afhængigt af medlemsstatens valg:

- (a) en udvidet inspektion eller
- (b) en inspektion, som omfatter punkterne i bilag III og tilstrækkeligt mange af punkterne, der er opført i bilag I og II i direktiv [XXXX], til at forvisse medlemsstaten om, at færgen eller fartøjet fortsat opfylder alle relevante krav til sikker drift.

3. Medlemsstaterne tager ved planlægningen af inspektioner af en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj behørigt hensyn til tidsplanen for færgens eller fartøjets sejlads og vedligeholdelse. En medlemsstat kan aftale at foretage en inspektion af en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj på en anden medlemsstats anmodning.

4. Hvis en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj har været genstand for en inspektion, skal denne inspektion registreres som en udvidet inspektion i inspektionsdatabasen og tages i betragtning med henblik på stk. 10, 11 og 12 og ved beregning af opfyldelse af inspektionsforpligtelsen for hver medlemsstat, for så vidt som alle punkterne i bilag VII til dette direktiv er dækket. "

(4) Artikel 15, stk. 3, udgår

(5) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

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

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

Stk. 1 finder ikke anvendelse i de situationer, der er beskrevet i artikel 21, stk. 6.

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

(6) Artikel 22, stk. 2, affattes således:

"2. Hvis havnestatens kompetente myndighed ikke har den nødvendige fagkundskab, kan denne myndigheds skibsinspektører bistås af personer med den nødvendige fagkundskab.

Inspektøren fra den kompetente myndighed i havnestaten kan under en inspektion af et ro-ro-fartøj eller højhastighedspassagerfartøj ledsages af en havnestatsinspektør fra en anden medlemsstat, eller, hvis rederiet ønsker det, af en repræsentant for fartøjets flagstat. "

Artikel 15 **Ophævelse**

Direktiv 1999/35/EF ophæves.

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

Artikel 16 **Evaluering**

Kommissionen evaluerer anvendelsen af dette direktiv og forelægger resultaterne af denne evaluering for Europa-Parlamentet og Rådet senest [syv år efter datoen i artikel 17, stk. 1, andet afsnit].

Artikel 17 **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [12 måneder efter direktivets ikrafttræden] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse love og bestemmelser fra den [12 måneder efter ikrafttrædelsen].

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 18 **Ikrafttræden**

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

Artikel 19
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand