



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.6.2016
COM(2016) 371 final

ANNEXES 1 to 4

BILAG

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**

ARTIKEL 1
SPECIFIKKE KRAV TIL FARTØJER I FAST RUTEFART

(jf. artikel 3 og 5)

Det kontrolleres:

1. at skibsføreren, inden ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet begynder at sejle, får passende informationer om adgangen til kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationssystemer, der kan bistå ham med at føre færgen eller fartøjet sikkert, og at han anvender de navigationsstyrings- og informationssystemer, der indføres af medlemsstaterne
2. at de relevante bestemmelser i afsnit 2 til 6 i MSC-cirkulære 699 af 17. juli 1995 - Reviderede retningslinjer for instruktioner vedrørende passagerers sikkerhed - anvendes
3. at en oversigt over arbejdsgangene om bord er opslået på et let tilgængeligt sted og indeholder:
 - a) arbejdsplanen til søs og i havn, og
 - b) angivelse af den maksimale sammenhængende arbejdstid eller den krævede minimumshviletid for det vagthavende mandskab
4. at skibsføreren ikke på nogen måde hindres i at træffe afgørelser, som efter skibsførerens faglige skøn er nødvendige for sikker navigation og drift, især i hårdt vejr og høj sø
5. at skibsføreren registrerer navigationsaktiviteter og uheld, som er af betydning for navigationssikkerheden
6. at enhver form for beskadigelse eller varig bøjning af ydre porte og omgivende yderklædning, som kan påvirke færgens eller fartøjets integritet, samt alle fejl og mangler ved sikringsanordningerne for sådanne porte omgående rapporteres både til flagstatsadministrationen og til havnestaten og omgående udbedres til deres tilfredshed
7. at der foreligger en ajourført sejlplan, inden ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet afsejler. Ved udarbejdelsen af sejlplanen skal der tages behørigt hensyn til retningslinjerne i IMO-Forsamlingens resolution A.893(21) af 25. november 1999 om retningslinjer for sejlplaner
8. at generel information om servicefaciliteter og assistance til ældre og handicappede om bord bekendtgøres for passagererne og formidles i en udformning, som kan opfattes af synshæmmede.

BILAG 2
PROCEDURER FOR INSPEKTIONER

(jf. artikel 3 og 5)

1. Inspektionerne skal sikre, at lovfæstede krav udstedt af eller på vegne af flagstaten, især krav vedrørende konstruktion, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske installationer, lastning, stabilitet, brandsikring, det maksimale antal passagerer, redningsmidler, transport af farligt gods, radiokommunikation og navigation, er opfyldt. Inspektionerne skal med dette mål for øje omfatte:
 - igangsætning af nødgeneratoren
 - inspektion af nødbelysningen
 - inspektion af nødstrømkilden til radioanlæg
 - afprøvning af højttaleranlægget
 - brandøvelse, herunder demonstration af evnen til at benytte brandudrustning
 - funktionsprøvning af nødbrandpumpen med to brandslanger tilsluttet hovedbrandledningen
 - afprøvning af fjernstyret nødstop for brændselsforsyning til kedler og hoved- og hjælpemaskineri samt for ventilationsanlæg
 - afprøvning af fjernstyring og lokal styring af lukningen af brandspjæld
 - afprøvning af brandmelde- og -alarmsystemer
 - afprøvning af branddøres evne til at lukke tæt
 - funktionsprøvning af læsepumper
 - lukning af vandtætte skotdøre både fra lokale og fra fjernbetjente kontrolpositioner
 - demonstration af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen
 - affiring af mindst én mand-over-bord båd og mindst ét overlevelsesfartøj til vandet, igangsætning og afprøvning af deres fremdrifts- og styresystem og ombordtagning af dem fra vandet og placering af dem i fastgjort position om bord
 - kontrol af, at alle overlevelsesfartøjer og mand-over-bord både, der er opført i fortegnelsen, findes om bord
 - afprøvning af skibets eller fartøjets styreanlæg og hjælpestyreanlæg.
2. Inspektioner skal omfatte kontrol af planer for vedligeholdelsessystemet om bord.
3. Ved alle inspektioner skal opmærksomheden rettes mod, om besætningsmedlemmerne er fortrolige med og tilstrækkeligt trænet i sikkerhedsprocedurer, katastrofeberedskabsprocedurer, vedligeholdelse, arbejdsmetoder, passagerers sikkerhed, procedurer på broen og operationer, der involverer last og køretøjer. Søfolks evne til at forstå, og i givet fald give, ordrer og instruktioner og rapportere tilbage på det fælles arbejdssprog, som er anført i skibets logbog, kontrolleres. Dokumentation for, at besætningsmedlemmerne har fuldført en særlig uddannelse, kontrolleres, især med hensyn til:

- uddannelse i at lede en større menneskemængde
- uddannelse i de forskellige procedurer
- sikkerhedsuddannelse for besætningsmedlemmer, der yder direkte sikkerhedsbistand til passagerer i passagerrummene og især til ældre og handicappede i en nødsituation, og
- krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd.

Inspektionen omfatter en vurdering af, om vagtskemaerne medfører urimelig træthed for især det vagthavende mandskab.

4. Certifikater for besætningsmedlemmernes kompetence, når disse arbejder om bord på fartøjer omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, skal overholde bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF¹.

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

BILAG 3
PROCEDURER FOR GENNEMFØRELSE AF INSPEKTIONER UNDER EN
RUTESEJLADS

(jf. artikel 5)

1. *Information om passagerer*

Undersøgelse af, hvordan det sikres, at det antal passagerer, hvortil ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet (i det følgende benævnt "skibet") er certificeret, ikke overstiges. Undersøgelse af, om registreringen af information om passagerer overholder bestemmelserne i Rådets direktiv 98/41/EF². Undersøgelse af, hvordan information om det samlede antal passagerer formidles videre til skibsføreren og, i givet fald, hvordan passagerer, der foretager en tur-/returrejse uden at gå i land, indregnes i det samlede antal passagerer på tilbageturen.

2. *Information om lastning og stabilitet*

Kontrol af, at der er monteret og anvendes dybgangsmålere, hvor det er relevant. Kontrol af, at der er truffet foranstaltninger til at sikre, at skibet ikke lastes for dybt, og at den relevante inddelingslastelinje ikke neddykkes. Kontrol af, at der foretages en last- og stabilitetsvurdering efter forskrifterne. Kontrol af, at lastbiler og anden fragt vejes, hvis reglerne foreskriver det, og at tallene formidles til skibet til brug for vurderingen af lastning og stabilitet. Kontrol af, at havarikontrolplaner er opslået permanent, og at skibets officerer har fået udleveret hæfter med oplysninger om havarikontrol.

3. *Sikkerhed før afsejling*

Gennemgang af proceduren for sikring af skibet, inden det lægger fra kaj, herunder bekræftende meldinger om, at alle vand- og vejrtætte porte i yderklædningen er lukket, og at alle porte til vogndæk er lukket eller kun forbliver åbne, indtil bovvisiret er lukket; gennemgang af lukkeanordninger for porte i bov, agterstavn og sider samt montering af kontrollamper og tv-overvågning, der på broen viser, om de er åbne eller lukket. Eventuelle vanskeligheder med kontrollampenes funktion, især kontakter ved porte og døre, skal efterprøves og registreres.

4. *Sikkerhedsmeddelelser*

Gennemgang af rutinemæssige sikkerhedsmeddelelsers udformning samt skiltning med instruktioner og vejledning i procedurer i nødsituationer på det eller de relevante sprog. Kontrol af, at der gives en rutinemæssig sikkerhedsmeddelelse ved rejsens start, som kan høres i alle offentlige rum, herunder på åbne dæk, hvortil passagerer har adgang.

5. *Indførsler i logbogen*

Gennemgang af logbogen for at sikre, at der indføres oplysninger om lukning af vand- og vejrtætte porte og døre i bov, agterstavn og andre steder, afprøvning af vandtætte inddelingsdøre, afprøvning af styremaskine m.m. Ligeledes kontrol af, at dybgang, fribord og stabilitet samt besætningens fælles arbejdsprog registreres i logbogen.

² 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. *Farligt gods*

Kontrol af, at enhver last af farligt eller forurenende gods fragtes i overensstemmelse med de relevante forskrifter og især, at der foreligger en erklæring om farligt og forurenende gods tillige med et manifest eller en stuvningsplan, der viser dets placering om bord, at det er tilladt at fragte dette bestemte gods med passagerskibe, og at det farlige og forurenende gods er korrekt mærket, etiketteret, stuvet, sikret og adskilt fra andet gods.

Kontrol af, at køretøjer med farligt og forurenende gods er korrekt mærket og sikret. Kontrol af, at der, såfremt der fragtes farligt og forurenende gods, findes en kopi i land af det relevante manifest eller af stuvningsplanen. Kontrol af, at skibsføreren er bekendt med oplysningspligten i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF³ og med instrukserne for de katastrofeprocedurer, der skal følges, og for ydelse af førstehjælp, hvis der sker et uheld, som involverer det farlige gods eller havforurenende stoffer. Kontrol af, at ventilationsanlægget på vogndækkene er i drift hele tiden og skrues op, når køretøjernes motorer er i gang, og at det på broen kan aflæses, at ventilationsanlægget på vogndækket er i drift.

7. *Sikring af lastbiler*

Kontrol af, hvordan lastbiler sikres, f.eks. ved blokstuvning eller surring. Kontrol af, om der findes tilstrækkeligt mange fastgøringspunkter. Kontrol af foranstaltninger til sikring af lastbiler, når der sejles i hårdt vejr eller forventes hårdt vejr. I givet fald også kontrol af, hvordan busser og motorcykler sikres. Kontrol af, om skibet har en lastsikringsmanual.

8. *Vogndæk*

Undersøgelse af, om speciallastrum og ro-ro-lastrum afpatruljeres løbende eller overvåges via et tv-overvågningssystem, så der kan holdes øje med køretøjernes bevægelser i hårdt vejr og med, om passagerer i strid med reglerne opholder sig på vogndækket. Kontrol af, at branddøre og indgange holdes lukket, og at der er opsat skilte for at holde passagererne borte fra vogndækkene, mens skibet sejler.

9. *Lukning af vandtætte døre*

Kontrol af, at reglerne i skibets operationelle instrukser for vandtætte inddelingsdøre overholdes, at der foretages de nødvendige afprøvninger, at fjernbetjeningen på broen af de vandtætte døre om muligt står på lokal betjening, at dørene holdes lukket ved nedsat sigtbarhed og i alle farlige situationer, og at besætningen er instrueret i, hvordan dørene betjenes, og er bekendt med de risici, der er forbundet med forkert brug af dørene.

10. *Brandpatruljer*

Det skal konstateres, om der opretholdes en effektiv patruljering, således at ethvert udbrud af brand opdages hurtigt. Patruljeringen bør omfatte speciallastrum, hvor der ikke er monteret et fast brandvisnings- og -alarmsystem, således at disse rum kan afpatruljeres som anført i punkt 8.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

11. *Kommunikation i nødsituationer*

Kontrol af, at der i overensstemmelse med mønstringsrullen er tilstrækkeligt mange besætningsmedlemmer til at bistå passagererne i nødsituationer, og at de er let genkendelige og i stand til at kommunikere med passagererne i en nødsituation, idet der skal tages hensyn til en hensigtsmæssig og passende kombination af følgende faktorer:

- a) det/de sprog, der tales af de nationaliteter af passagerer, som hovedsagelig befordres på en bestemt rute
- b) sandsynligheden for, at et elementært engelsk ordforråd kan være et middel til at give simple anvisninger til passagerer, der har behov for hjælp, hvad enten passageren og besætningsmedlemmet har et fælles sprog eller ej
- c) eventuelt behov for at kunne kommunikere i en nødsituation med andre midler (f.eks. ved demonstration, hånd- eller fingertegn eller henvisning til placeringen af instruktioner, mønstringssteder, redningsmidler eller evakueringsveje, såfremt der ikke kan kommunikeres mundtligt)
- d) det omfang, i hvilket der er givet passagererne sikkerhedsinstrukser på deres modersmål
- e) de sprog, på hvilke meddelelser i nødsituationer udsendes via højtaleranlægget i en nødsituation eller under en øvelse for at give passagererne den nødvendige vejledning og gøre det lettere for besætningsmedlemmerne at assistere passagererne.

12. *Fælles arbejdsprog for besætningsmedlemmerne*

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

13. *Sikkerhedsudstyr*

Kontrol af, at redningsmidler og brandbekæmpelsesudstyr, herunder branddøre og andre former for konstruktiv brandsikring, som let kan inspiceres, vedligeholdes. Kontrol af, at brandkontrolplaner er opslået permanent, eller at skibets officerer har fået udleveret tilsvarende information. Kontrol af, at redningsveste er anbragt korrekt, og at placeringen af redningsveste til børn er tydeligt afmærket. Kontrol af, at lastningen af køretøjer ikke forhindrer funktionen af brandsikringsanordninger, nødafbrydere, kontrolanordninger til klapventiler osv., som måtte være placeret på vogndækkene.

14. *Navigations- og radioudstyr*

Kontrol af, at navigations- og radiokommunikationsudstyret, herunder EPIRB (emergency positionindicating radio beacons), er funktionsdygtigt.

15. *Ekstra nødbelysning*

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

16. *Flugtveje*

Kontrol af, at afmærkningen er i overensstemmelse med gældende bestemmelser, og at alle flugtveje er oplyst via både hovedstrømkilden og nødstrømkilderne. Kontrol af, at køretøjer ikke blokerer for flugtvejene, hvor disse krydser eller passerer

vogndæk. Kontrol af, at alle udgange, især udgange fra toldfrie butikker, som i visse tilfælde har vist sig at være blokeret af varestabler, holdes fri.

17. *Driftsmanual*

Kontrol af, at kopier af driftsmanualen er udleveret til skibsføreren og de ledende skibsofficerer og at andre kopier er til rådighed for alle besætningsmedlemmer. Desuden kontrol af, at der findes checklister for klargøring til afsejling samt andre operationer.

18. *Renholdelse af maskinrum*

Kontrol af, at maskinrummet holdes rent, og at alle vedligeholdelsesprocedurer følges.

19. *Bortskaffelse af affald*

Kontrol af, at der findes tilfredsstillende ordninger for håndtering og bortskaffelse af affald.

20. *Vedligeholdelsesplaner*

Alle selskaber bør operere med specifikke stående ordrer omfattende planer for et vedligeholdelsessystem for alle sikkerhedsrelaterede områder, herunder døre og åbninger i bov, agterstavn og sider, samt lukkeanordninger for disse, men også omfattende vedligeholdelse af maskinrum og sikkerhedsudstyr. Der bør foreligge planer for periodisk afprøvning af alle punkter for at opretholde det højest mulige sikkerhedsniveau. Der bør foreligge procedurer for registrering af fejl og mangler og for bekræftelse af, at de er korrekt udbedret, således at skibsføreren og den udpegede person i land inden for selskabets ledelsesstruktur er bekendt med fejl og mangler og underrettes, når de er udbedret inden for en nærmere fastsat frist. Periodisk funktionsprøvning af lukkeanordninger for den indre og ydre bovport bør omfatte kontrollamper, overvågningsudstyr og eventuelle spygatter i rummene mellem bovvisiret og den indre port og især lukkemekanismerne og de dertil hørende hydrauliske systemer.

21. *Under sejlads*

Under sejlads bør det kontrolleres, at skibet ikke har taget for mange passagerer om bord, og at der forefindes siddepladser, samt at korridorer, trapper og nødudgange ikke blokeres af bagage eller passagerer, der ikke har kunnet finde siddeplads. Det bør også kontrolleres, at alle passagerer har forladt vogndækket, inden skibet afsejler, og at de først får adgang til vogndækket igen, umiddelbart inden skibet lægger til kaj.

BILAG 4
SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 1999/35/EF	Det nye direktiv
Artikel 1	--
Artikel 2, litra a), b), d), e), f), g), h), j), m), n), o) og r)	Artikel 2, stk. 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10) og 11)
Artikel 2, litra c), i), k), l), p), q) og s)	--
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	--
Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 3
Artikel 5, stk. 1, litra b), og stk. 2	--
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 5, stk. 3
Artikel 8, stk. 3	Artikel 9, stk. 1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c)	Artikel 7
Artikel 10, stk. 1, litra d)	--
Artikel 10, stk. 2	Artikel 7
Artikel 10, stk. 3	Artikel 8
Artikel 10, stk. 4	--
Artikel 11, stk. 1), 2), 3), 4), 5), 7) og 8)	--
Artikel 11, stk. 6	Artikel 6, stk. 1
Artikel 13, stk. 1, 2, 4 og 5	--
Artikel 13, stk. 3	Artikel 6, stk. 2, og artikel 10
Artikel 14	--

Artikel 15	--
Artikel 16	--
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Bilag I	Bilag I
Bilag II	--
Bilag III	Bilag II
Bilag IV	Bilag III
Bilag V	--