



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och
högstighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av Europaparlamentets
och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och om upphävande av rådets
direktiv 1999/35/EG**

{ SWD(2016) 189 final }

{ SWD(2016) 190 final }

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1 Motiv och syfte med förslaget

I linje med kommissionens Refit-program och agenda för bättre lagstiftning och som en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg¹ lägger kommissionen fram ett antal förslag för att åstadkomma potentiella förenklingar.

Syftet med denna översyn är att förenkla och rationalisera EU:s befintliga regelverk om säkerheten på passagerarfartyg för att i) bibehålla EU:s regler där så är nödvändigt och proportionerligt, ii) säkerställa att de genomförs korrekt och iii) undanröja eventuell överlappning av skyldigheter och inkonsekvens mellan relaterade rättsakter. Ett övergripande mål är att skapa en tydlig, enkel och aktuell rättslig ram som är lättare att genomföra, övervaka och tillämpa för att därmed generellt höja säkerhetsnivån.

I rådets direktiv 1999/35/EG² föreskrivs ett antal olika typer av inspektioner med avseende på särskilda säkerhetskrav för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg (HSC). Dessa är inriktade på specifika risker avseende odelade bildäck som leder till sårbarhet vad gäller stabilitet och brand, mycket intensiv verksamhet, risken för förskjutningar i lasten, vattentäthetsproblem, uppfällbara ramper och normalt slitage.

Även om det särskilda inspektionssystemet för dessa fartyg förblir nödvändigt motsvarar direktivets bestämmelser inte längre verkligheten. Dagens situation är väsentligt annorlunda jämfört med den för nästan 20 år sedan när direktiv 1999/35/EG antogs. Vid den tidpunkten hade EU femton medlemsstater och det fanns ett betydande antal ro-ro-passagerarfartyg (så kallade ro-pax-fartyg) och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik mellan EU och tredjeländer. Sedan dess har systemet för hamnstatskontroll stärkts, särskilt efter det att Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG³ trädde i kraft, genom vilket ett riskbaserat inspektionssystem inrättades med ett minsta antal inspektioner av högriskfartyg, som medlemsstaterna måste genomföra.

I dag kombinerar eller ersätter de flesta medlemsstaterna vissa av de inspektioner som krävs enligt direktiv 1999/35/EG med antingen flaggstatsbesiktningar eller hamnstatskontrollinspektioner. Denna praxis innebär att genomförandet och tillämpningen av direktivet blir problematiskt, med tanke på de olika tillämpningsområdena för dessa inspektioner och överlappande lagstiftning. Den rättsliga ramen medger framförallt att en hamnstatskontrollinspektion ersätts av en besiktning enligt direktiv 1999/35/EG. Eftersom tillämpningsområdet för en besiktning enligt direktiv 1999/35/EG inte omfattar alla delar som omfattas av en hamnstatskontrollinspektion skapar denna överlappning i själva verket en lucka i lagstiftningen.

Det föreslås därför att de gällande besiktningskraven uppdateras, förtydligas och förenklas för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg samtidigt som samma säkerhetsnivå och centrala genomförandemekanismer bibehålls. Detta ligger helt i linje med kommissionens

¹ Resultaten rapporterades till Europaparlamentet och rådet den 16 oktober 2015 (COM(2015) 508).

² Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

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

Refit-program och syftar till att ytterligare rationalisera de nationella myndigheternas inspektioner och maximera den tid under vilken fartyget kan utnyttjas kommersiellt.

I denna anda, och för att säkerställa klarhet och samstämmighet upphäver förslaget gällande direktiv och ersätter det med ett nytt direktiv. Det omfattar också följdändringar av direktiv 2009/16/EG.

1.2 Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Förslaget är fullt förenligt med förenklingsförslagen om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG⁴ och rådets direktiv 98/41/EG⁵. Förslaget säkerställer förenlighet med direktiv 2009/16/EG genom att inbegripa följdändringar av det beslutet. Dessa följdändringar är strikt begränsade till vad som är nödvändigt för att säkerställa samstämmighet med det här förslaget och påverkar på intet sätt den kommande utvärderingen av direktiv 2009/16/EG. Förslaget ligger helt i linje med rekommendationerna till följd av kontrollen av ändamålsenligheten och 2011 års vitbok om den framtida transportpolitiken⁶ som bekräftade behovet av att EU:s nuvarande rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg moderniseras.

1.3 Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Förslaget är i linje med kommissionens agenda för bättre lagstiftning genom att det säkerställer att den befintliga lagstiftningen är enkel och tydlig, inte skapar onödiga bördor och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Förslaget motsvarar också målen för 2018 års strategi för sjöfarten⁷ genom att färjeförbindelser av hög kvalitet säkerställs för reguljär passagerartrafik inom EU.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

2.1 Rättslig grund

Eftersom förslaget ersätter det nuvarande direktivet förblir den rättsliga grunden artikel 100.2 i EUF-fördraget (f.d. artikel 80.2 FEG) om åtgärder på sjöfartsområdet.

2.2 Subsidiaritetsprincipen

På medlemsstaternas begäran⁸ har EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg huvudsakligen utformats och anpassats enligt de internationella kraven och som svar på ett antal allvarliga olyckor (t.ex. Herald of Free Enterprise och Estonia). De flesta medlemsstaterna berörs i egenskap av både flaggstat och hamnstat.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

⁵ Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

⁶ Vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" (KOM(2011) 144).

⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8).

⁸ Rådets resolution av den 22 december 1994 om säkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, (94/C 379/05), EGT C 379, 31.12.94, s. 8.

Gemensamma regler har antagits på EU-nivå för passagerarfartyg, inbegripet ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i inrikestrafik, men detta är inte fallet när det gäller internationella resor där internationella konventioner gäller. Inom ramen för internationella konventioner möjliggörs betydande undantag och skilda tolkningar av säkerhetsnormerna. Passagerare som reser inom EU har rätt att förvänta sig samma skyddsnivå oavsett vilken typ av fartyg eller trafik de använder.

I avsaknad av en internationell mekanism för efterlevnadskontroll är EU:s befintliga besiktningsystem för passagerarfartyg i både inrikes och internationell trafik fortfarande en förutsättning för att en hög säkerhetsnivå för människoliv på passagerarfartyg ska kunna upprätthållas och undermålig sjöfart undanröjas. Det garanterar också att konkurrensen sker på lika villkor i EU:s vatten för alla driftsansvariga, oberoende av nationalitet eller vilken flagga fartygen för och utan åtskillnad mellan utrikes och inrikes resor. Därför kan harmoniserade villkor för driften av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg till och från EU-hamnar och en gemensam säkerhetsnivå inte uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå.

2.3 Proportionalitetsprincipen

Med hänsyn till den senaste tekniska och rättsliga utvecklingen ses förslaget att förtydliga gällande krav, avlägsna överlappning och förlegade begrepp som det enda proportionella och konsekventa alternativet. Det säkerställer att den nuvarande höga säkerhetsnivån inte äventyras och möjliggör en bättre resursanvändning, bättre målinriktning och tydligare säkerhetskrav.

I enlighet med proportionalitetsprincipen är ett direktiv att betrakta som det mest lämpliga instrumentet för att de fastställda målen ska kunna uppnås. Det fastställer gemensamma principer och en harmoniserad säkerhetsnivå samt säkerställer tillämpningen av reglerna, men lämnar valet av tillämpliga praktiska och tekniska förfaranden till respektive medlemsstat. På detta sätt ges varje medlemsstat ansvaret att besluta om de genomförandemetoder som är bäst lämpade för dess interna system. Ett direktiv säkerställer också att det förenklingsmål som avses i detta förslag uppnås i största möjliga utsträckning.

2.4 Val av instrument

För att säkerställa en tydlig och enhetlig utformning av lagstiftningen ansågs den bästa lösningen vara ett förslag till ett nytt direktiv som ersätter gällande direktiv. Alternativet att föreslå ett antal ändringar av det gällande direktivet förkastades på grundval av det stora antalet ändringar som skulle behöva göras av direktivet och ändringarnas art.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

3.1 Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Kontrollen av ändamålsenligheten visade att de viktigaste målen med EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg när det gäller passagerarsäkerhet och inre marknad på det hela taget uppfylls och fortfarande i hög grad är relevanta. EU:s rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg har inneburit en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom EU och lika villkor för aktörerna samt ökad överföring av fartyg mellan medlemsstater. Kontrollen visade också att det finns utrymme för att ytterligare öka säkerheten samt även effektiviteten och proportionaliteten i vissa av kraven i bestämmelserna. Rekommendationer om att

förenkla, förtydliga och upphäva ett antal tvetydiga, föråldrade eller överlappande krav har gjorts på följande områden:

- (a) Undvika överlappningar mellan de särskilda besiktningarna enligt direktiv 1999/35/EG och de utökade inspektionerna enligt artikel 14 i direktiv 2009/16/EG och kommissionens förordning (EU) nr 428/2010.
- (b) Undvika överlappningar mellan de särskilda besiktningarna enligt direktiv 1999/35/EG och de årliga flaggstatsbesiktningar som föreskrivs i direktiv 2009/21/EG (avseende internationella resor) och direktiv 2009/45/EG (avseende inrikes resor).
- (c) Undanröja det överflödiga begreppet värdstat som föreskrivs i direktiv 1999/35/EG (samtidigt som man behåller möjligheten till gemensamma inspektioner) och ersätta ordet ”besiktning” med ”inspektion”.
- (d) Klargöra tidsperioden mellan de två årliga inspektionerna av ro-ro-passagerarfartygen i direktiv 1999/35/EG, vilka ska genomföras regelbundet med sex månaders mellanrum.

3.2 Samråd med berörda parter

Med tanke på de planerade förslagens tekniska karaktär anses ett riktat samråd vara det lämpligaste verktyget. Samråd har hållits med nationella experter inom ramen för expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. Ett seminarium organiserades där medlemsstaterna såväl som bransch- och passagerarorganisationer var inbjudna att delta. De planerade åtgärderna presenterades vid upprepade tillfällen. Den färdplan som offentliggjorts på webbplatsen Europa⁹ gjorde det dessutom möjligt för samtliga berörda parter att lämna synpunkter online via ett svarsformulär.

Sammanfattningen av samrådet samt detaljerad återkoppling på synpunkter som framkommit under samrådet finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget. De planerade förenklingsåtgärderna stöddes av det stora flertalet nationella experter, men ett antal synpunkter har framförts med avseende på formuleringen av vissa av förslagen. Alla synpunkter har därför studerats noggrant och förslagen har ändrats vid behov. Dessutom tog vissa experter upp frågor om praktiska och tekniska aspekter rörande genomförandet, och dessa har behandlats i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget och som ingår i genomförandeplanen.

Berörda parter från branschen insisterade på att grundprinciperna i det nuvarande regelverket behålls i oförändrad form medan passagerarorganisationen efterlyste en höjning av säkerhetsnivån och varnade för en försämring av den. Förslaget säkerställer därför att nuvarande säkerhetsnivå bibehålls och, i den utsträckning det är möjligt med avseende på förenklingar, höjs (t.ex. genom klargörandet av att de två årliga inspektionerna enligt det gällande direktivet bör ske med sex månaders mellanrum).

3.3 Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlats in under förfarandet för kontroll av ändamålsenligheten, och som rapporteras i kommissionens arbetsdokument ”Justera kursen:

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

kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg” som antogs den 16 oktober 2015¹⁰.

Utöver uppgifter och samråd inom ramen för kontrollen av ändamålsenligheten krävdes för utarbetandet av detta förslag om förenkling synpunkter från tekniska och rättsliga experter angående den konkreta utformningen av de tekniska definitionerna och en tydlig utformning av lagstiftningen. Denna expertis samlades internt i samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. En rapport om detta finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget.

3.4 Konsekvensbedömning

Förslaget är en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten, där aspekterna för förenkling identifierades i detalj och förenklingspotentialen utvärderades. Som framhålls i färdplanen förväntas de planerade åtgärderna antingen inte medföra några större konsekvenser (dvs. utöver de som inte är mätbara, t.ex. rättslig klarhet, säkerhet och enkelhet) eller så har inga väsentligt annorlunda lösningar identifierats. I linje med kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning har en fullständig konsekvensbedömning inte gjorts.

Förslaget till förenkling åtföljs emellertid ändå av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som erinrar om rekommendationerna från kontrollen av ändamålsenligheten och förklarar motiven bakom de föreslagna lösningarna ur ett tekniskt såväl som rättsligt perspektiv. Det innehåller även en sammanfattning och en återkoppling avseende det samråd med berörda parter som genomförts till stöd för detta initiativ. En genomförandeplan bifogas också.

3.5 Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling

Detta förslags huvudsyfte är att säkerställa att den befintliga lagstiftningen är ändamålsenlig. Dess potential till förenkling består främst av icke mätbara effekter såsom rättslig klarhet, säkerhet och enkelhet. Den viktigaste mätbara aspekten avser undanröjandet av överlappningar och inkonsekvenser mellan de särskilda besiktningarna enligt det gällande direktivet, de utökade hamnstatskontrollinspektionerna och de årliga flaggstatsbesiktningarna. Den planerade förenklingen kommer inte bara att täppa till luckan i lagstiftningen utan den förväntas även ytterligare rationalisera de nationella förvaltningarnas inspektioner och maximera den tid under vilken fartyget kan utnyttjas kommersiellt.

Den största inbesparingspotentialen för kombinerade inspektioner beräknas uppgå till ca 900 000 euro (dvs. en minskning på ca 670 fristående besiktningar enligt detta direktiv per år för hela EU, om samma fartyg fortsätter att gå i trafik som i dag), varav en del redan har förverkligats genom att olika typer av inspektioner har kombinerats. Utöver dessa uppskattade kostnader är bördan för alla berörda parter stor med tanke på inspektionssystemens komplexitet, överlappande krav i flera olika rättsakter och en varierande terminologi osv. Detta gör genomförandet, övervakningen och verkställigheten onödigt betungande för alla berörda parter.

3.6 Grundläggande rättigheter

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

¹⁰ SWD(2015) 197.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

5.1 Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Förslaget åtföljs av en genomförandeplan som innehåller en förteckning över de åtgärder som krävs för genomförandet av förenklingsåtgärderna och identifierar de främsta tekniska, rättsliga och tidsrelaterade utmaningarna vad gäller genomförandet.

Lämpliga arrangemang för övervakning och rapportering har fastställts, utan att nya rapporteringskrav och administrativa bördor skapas. Central information om flotta, olyckor och efterlevnad kommer att samlas in med stöd av Emsa, inspektionsdatabasen (Thetis) och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg samt på grundval av den europeiska databasen för sjöolycksutredningar (Emcip). Med tanke på att cykeln för Emsas planerade genomförandebesök i sin helhet beräknas pågå under fem år bör cykeln för utvärdering av EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg fastställas till intervaller på sju år.

5.2 Förklarande dokument

Förklarande dokument behövs inte eftersom förenklingsåtgärderna inte är av betydande eller komplex karaktär.

5.3 Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Tillämpningsområde och definitioner

I artikel 1 fastställs direktivets tillämpningsområde, från vilket de fartyg undantas som är föremål för de hamnstatskontrollinspektioner som utförs i enlighet med direktiv 2009/16/EG. Detta får till resultat att tillämpningsområdet begränsas till ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan hamnar i en medlemsstat eller mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg.

Genom artikel 2 stryks ett antal överflödiga definitioner och hänvisningar, t.ex. ”passagerare”, ”värdstat”, ”internationell resa”, ”dispenscertifikat”. Dessutom stryks hänvisningen till utredningen av olyckor till sjöss som nu omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG¹¹. Definitionerna av ett antal andra begrepp har uppdaterats för att ta hänsyn till ändringar i EU-lagstiftningen eller på internationell nivå (IMO) och för att se till att definitionerna anpassas till bestämmelserna i direktiv 2009/16/EG.

Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik

Artiklarna 3 och 4 innehåller bestämmelser om system för fartygsbaserade (i stället för företagsbaserade) inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik. Fartyget måste genomgå en inspektion i enlighet med bilaga II och ett antal säkerhetsorganisationsaspekter som fastställs i bilaga I måste också kontrolleras. Artikel 4 innehåller bestämmelser om situationer där ett fartyg nyligen har inspekterats eller överförs till annan trafik med likartade karakteristika. Ordet ”inspektioner” används i stället för ”besiktningar” genomgående i texten, eftersom detta bättre återspeglar typen av reglerad verksamhet.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114).

Regelbundna inspektioner, inspektionsrapporter, förbud mot resa, överklagande och kostnader

Enligt artikel 5 måste fartyg som omfattas av direktivet inspekteras minst två gånger per år med en angiven tidsperiod mellan inspektionerna och en av dessa inspektioner bör vara en inspektion under en reguljär resa. Det anges också att medlemsstaterna, om de så önskar, kan kombinera inspektionen med en årlig flaggstatsbesiktning för ett fartyg. Detta bör leda till en minskad belastning på förvaltningen och fartygets driftsansvarige.

I artiklarna 6, 7, 8, 9, 10 och 11 ska de bestämmelser rörande inspektionsrapporter, förbud mot resa, överklaganden, kostnader, inspektionsdatabasen och sanktioner anpassas till bestämmelserna i direktiv 2009/16/EG. Direktiv 2009/16/EG föreskriver inte något förbud mot resa, så detta bygger på beslutet om kvarhållande inom ramen för hamnstatskontroll.

Ändringsförfarande

Artiklarna 12 och 13 anpassas till bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt när det gäller kommissionens befogenheter att anta delegerade akter.

Ändring av direktiv 2009/16/EG

Artikel 14 innehåller följdändringar av direktiv 2009/16/EG för att säkerställa att inspektionerna av ro-ro-passagerarfartygen och höghastighetspassagerarfartygen bibehåller nuvarande innehåll och frekvens.

Upphävande

Genom artikel 15 upphävs direktiv 1999/35/EG och artikeln innehåller en hänvisning till jämförelsetabellen i bilaga IV.

Bestämmelser om utvärdering

I artikel 16 fastställs bestämmelserna om utvärdering.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹³,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Unionslagstiftningen om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik härrör från 1999. Hänsyn bör tas till de framsteg som gjorts i genomförandet av det system för hamnstatskontroll som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG¹⁴ samt de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control), som undertecknades i Paris den 26 januari 1982.
- (2) Kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet¹⁵ visade att unionens rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg resulterade i en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom unionen. Den visade också att unionens passagerarsäkerhetslagstiftning har utvecklats med tiden som svar på olika behov och situationer, men det finns viss överlappning och dubbelarbete som kan och bör rationaliseras och förenklas för att minska den administrativa bördan för fartygsägare och för att rationalisera de ansträngningar som gjorts av medlemsstaternas sjöfartsadministrationer.
- (3) De flesta medlemsstater kombinerar redan obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik med andra typer av besiktningar och inspektioner när så är möjligt, nämligen flaggstatsbesiktningar och hamnstatskontrollinspektioner. För att ytterligare minska inspektionsinsatserna och

¹² EUT C , , s. .

¹³ EUT C , , s. .

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁵ COM(2015) 508.

maximera den tid under vilken fartyget kan utnyttjas kommersiellt, bör bestämmelserna om fartyg som omfattas av hamnstatskontrollinspektioner därför överföras till direktiv 2009/16/EG och det här direktivets tillämpningsområde bör begränsas till ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan hamnar i en medlemsstat eller mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg.

- (4) Begreppet ”värdstat” infördes genom rådets direktiv 1999/35/EG¹⁶ för att underlätta samarbetet med tredjeländer före EU:s utvidgning 2004. Detta begrepp har konstaterats inte längre vara relevant och bör därför strykas.
- (5) Enligt direktiv 1999/35/EG måste värdstaterna utföra en särskild besiktning och en besiktning under en reguljär resa inom varje tolv månadersperiod. Även om detta krav syftade till att säkerställa att dessa två besiktningar utförs med ett visst intervall har kontrollen av ändamålsenligheten i enlighet med programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet visat att detta inte alltid är fallet. För att undanröja tvetydigheten i detta krav och säkerställa en gemensam säkerhetsnivå bör det klargöras att de två årliga inspektionerna bör genomföras regelbundet, med sex månaders mellanrum .
- (6) I direktiv 1999/35/EG hänvisas det till ”besiktningar” i stället för ”inspektioner”. Ordet besiktning används i internationella konventioner för att ange att flaggstaterna är skyldiga att övervaka fartygens efterlevnad av internationella normer och utfärda eller förnya certifikat, i förekommande fall. Det särskilda systemet för inspektion för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik kan inte anses vara en besiktning och de relevanta inspektionsformulären är inte och kan inte anses vara sjövärdighetscertifikat. Därför bör ordet ”besiktning” ersättas med ”inspektion” när det gäller särskilda besiktningar av ro-ro-passagerarfartyg så som de för närvarande föreskrivs i direktiv 1999/35/EG.
- (7) I syfte att beakta utvecklingen på internationell nivå och gjorda erfarenheter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att utesluta ändringar av internationella instrument från tillämpningsområdet för detta direktiv, om nödvändigt, och uppdatera de tekniska kraven. Det är av särskild vikt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa likvärdigt deltagande i utarbetandet av delegerade akter bör i synnerhet Europaparlamentet och rådet få alla dokument samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ha tillträde till mötena med kommissionens expertgrupper där utarbetandet av delegerade akter behandlas.
- (8) Direktiv 2009/16/EG bör ändras för att se till att inspektionerna av ro-ro-passagerarfartygen och höghastighetspassagerarfartygen bibehåller nuvarande innehåll och frekvens. Särskilda bestämmelser för inspektioner och kontroller av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som omfattas av hamnstatskontroll bör därför överföras till direktiv 2009/16/EG.
- (9) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av detta direktiv senast [sju

¹⁶ Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

år efter den dag som avses i artikel 17.1 andra stycket] och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland när fartyget för den berörda medlemsstatens flagg eller på inrikes resor i reguljär trafik i fartområden som fartyg i klass A får trafikera i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹⁷.
2. Medlemsstaterna får tillämpa detta direktiv på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används i reguljär trafik på inrikes resor i fartområden som fartyg i andra klasser än de som avses i punkt 1 får trafikera.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- (1) *ro-ro-passagerarfartyg*: ett passagerarfartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget, och som medför fler än 12 passagerare.
- (2) *höghastighetspassagerarfartyg*: ett höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel X/1 i 1974 års Solas-konvention, i gällande version, som medför fler än tolv passagerare.
- (3) *1974 års Solas-konvention*: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version.
- (4) *koden för höghastighetsfartyg*: Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC 36(63) av den 20 maj 1994 eller Internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 i IMO:s resolution MSC 97(73) från december 2000, i gällande version.
- (5) *reguljär trafik*: en serie överfarter med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg mellan två eller fler hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen
 - a) enligt en offentliggjord tidtabell, eller

¹⁷

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

- b) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
- (6) *fartområde*: ett fartområde som har upptagits i en förteckning som upprättats i enlighet med artikel 4.2 i direktiv 2009/45/EG.
- (7) *certifikat*:
- a) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på internationella resor, de säkerhetscertifikat som utfärdas i enlighet med 1974 års Solas-konvention respektive koden för höghastighetsfartyg, tillsammans med relevanta bifogade förteckningar över utrustning,
 - b) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor, de säkerhetscertifikat som utfärdas i enlighet med direktiv 2009/45/EG, tillsammans med relevanta bifogade förteckningar över utrustning.
- (8) *flaggstatens administration*: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget har rätt att föra.
- (9) *inrikes resa*: en resa i fartområden från en medlemsstats hamn till samma eller en annan hamn i den medlemsstaten.
- (10) *erkänd organisation*: en organisation som erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009¹⁸.
- (11) *företag*: ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta alla de skyldigheter och allt det ansvar som föreskrivs i internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden).
- (12) *inspektör*: en offentligt anställd tjänsteman eller annan person som är godkänd av medlemsstatens behöriga myndighet för att utföra de inspektioner som föreskrivs i detta direktiv, som är ansvarig inför den behöriga myndigheten och som uppfyller de minimikriterier som anges i bilaga XI till direktiv 2009/16/EG.

Artikel 3

Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik

1. Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg sätts i reguljär trafik som omfattas av detta direktiv ska medlemsstaterna genomföra en inspektion, bestående av följande:
 - (a) Kontroll av uppfyllande av de krav som fastställs i bilaga I.
 - (b) En inspektion i enlighet med bilaga II för att övertyga sig om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetsfartyget uppfyller de nödvändiga kraven för säker drift av reguljär trafik.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47).

2. En inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik är inte nödvändig om fartyget, under de senaste sex månaderna, har genomgått en årlig flaggstatsbesiktning eller inspektion av en medlemsstat där de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar följs som beskrivs i IMO:s konsoliderade resolution A 1053(27) (om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktningar och certifiering (HSSC), 2011) eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma syfte.
3. En inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik ska utföras av en inspektör. Flaggstatens besiktning eller medlemsstatens inspektion som avses i punkt 2 ska utföras av en inspektör eller en erkänd organisation som godkänts av flaggstaten för att utföra besiktningar och inspektioner i syfte att säkerställa att alla krav i detta direktiv är uppfyllda.
4. På begäran av en medlemsstat ska företagen i förväg styrka att kraven i bilaga I är uppfyllda, dock tidigast en månad före inspektionen innan fartyget sätts i reguljär trafik.

Artikel 4

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

1. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska tas i bruk i annan reguljär trafik ska medlemsstaten ta hänsyn till inspektioner och besiktningar som tidigare har utförts för det fartyget innan det togs i bruk i tidigare reguljär trafik som omfattas av detta direktiv. Om den nya medlemsstaten är tillfreds med dessa tidigare inspektioner och besiktningar, och om de är relevanta för de nya trafikförhållandena, behöver inte de inspektioner och besiktningar som föreskrivs i artikel 3.1 tillämpas innan ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget tas i bruk i den nya reguljära trafiken.
2. På ett företags begäran får medlemsstaterna i förväg bekräfta sin enighet beträffande relevansen av tidigare inspektioner och besiktningar för de nya trafikförhållandena.
3. I de fall då det på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken, och punkt 1 inte är tillämplig, får medlemsstaten ge tillstånd till att fartyget tas i bruk under förutsättning
 - (a) att en okulärinspektion och en kontroll av dokumenten inte inger några farhågor om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte skulle uppfylla de nödvändiga kraven för säker drift, och
 - (b) att medlemsstaten slutför den inspektion innan fartyget sätts i reguljär trafik som föreskrivs i artikel 3.1 inom en månad.

Artikel 5

Regelbundna inspektioner

1. Medlemsstaterna ska en gång under varje tolv månadersperiod utföra följande:
 - (a) En inspektion i enlighet med bilaga II.
 - (b) En inspektion under reguljär trafik, tidigast fem månader och senast sju månader efter inspektionen. Denna inspektion ska omfatta de punkter som anges i bilaga III och ett tillräckligt antal av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II för att se till att ro-ro-passagerarfartyget eller

höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.

En inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik enligt artikel 3 ska betraktas som en inspektion för tillämpningen av denna artikel.

2. Den inspektion som avses i punkt 1 får, om medlemsstaten så väljer, genomföras samtidigt eller i samband med den årliga flaggstatsbesiktning eller den inspektion där de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar följs som beskrivs i IMO:s konsoliderade resolution A 1053(27) (om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktningar och certifiering (HSSC), 2011) eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma syfte.
3. En medlemsstat ska utföra en inspektion i enlighet med bilaga II varje gång ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget genomgår reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende, vid förändringar i driftsledning eller vid överföring till ny klass. Medlemsstaten får dock vid förändringar i driftsledning eller vid överföring till ny klass, undanta fartyget från den inspektion som krävs enligt denna punkt, efter att ha tagit hänsyn till tidigare inspektioner av fartyget, och under förutsättning att fartygets säkra drift inte påverkas av förändringen eller överföringen.

Artikel 6

Anmälan och rapport om inspektioner

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

Artikel 7

Åtgärdande av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion

1. Medlemsstaterna ska se till att alla brister som bekräftats eller upptäckts under en inspektion som genomförs i enlighet med detta direktiv åtgärdas.
2. Om bristerna innebär otvetydig fara för säkerhet eller hälsa eller medför omedelbar fara för liv, ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget, dess besättning och passagerare, ska medlemsstaten försäkra sig om att fartyget blir föremål för ett förbud mot resa. En kopia av förbudet mot resa ska också lämnas till befälhavaren.
3. Förbudet mot resa får inte hävas förrän faran har avlägsnats eller medlemsstaten har fastställt att fartyget, med förbehåll för nödvändiga villkor, kan gå till sjöss eller fortsätta driften utan fara för passagerarnas eller besättningens säkerhet och hälsa, eller fara för ro-ro-passagerarfartyget, höghastighetspassagerarfartyget eller andra fartyg.
4. Om en sådan brist inte snabbt kan åtgärdas i hamnen där den har bekräftats eller upptäckts, får medlemsstaten tillåta fartyget att fortsätta till det lämpliga reparationsvarv som ligger närmast hamnen för kvarhållandet där bristen snabbt kan åtgärdas.

5. I undantagsfall och om ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets allmänna skick är uppenbart undermåligt, får medlemsstaten skjuta upp inspektionen av fartyget tills företaget vidtar de åtgärder som krävs för att säkerställa att fartyget inte längre utgör en otvetydig fara för säkerhet eller hälsa eller utgör en omedelbar fara för besättningens och passagerarnas liv eller att det uppfyller relevanta krav i tillämpliga internationella konventioner.
6. Om en medlemsstat skjuter upp inspektionen i enlighet med punkt 5, ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget automatiskt bli föremål för ett förbud mot resa. Förbudet mot resa ska hävas när inspektionen har återupptagits och avslutats med önskat resultat och när de villkor som anges i punkt 3 och i artikel 9.2 har uppfyllts.
7. Medlemsstaten får tillåta att ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för ett förbud mot resa flyttas från en del av hamnen till en annan om det behövs för att undvika trängsel i hamnen och om det kan ske utan fara. Det ska dock inte tas hänsyn till risken för trängsel i hamnen då det fattas beslut om ett förbud mot resa eller ett sådant förbud hävs. Hamnmyndigheter eller hamnorgan ska underlätta mottagandet av sådana fartyg.

Artikel 8

Rätt att överklaga

1. Företaget ska ha rätt att överklaga medlemsstatens förbud mot resa. Ett överklagande ska inte innebära att förbudet mot resa hävs, såvida inte interimistiska åtgärder medges i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna ska inrätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål i enlighet med sin nationella lagstiftning.
2. Medlemsstaternas myndighet ska underrätta befälhavaren på ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av ett förbud mot resa om rätten att överklaga och om de tillämpliga förfarandena. Om ett överklagande eller en begäran från företags sida leder till att ett förbud mot resa hävs eller ändras ska medlemsstaterna se till att den inspektionsdatabas som föreskrivs i artikel 10 utan dröjsmål ändras i enlighet med detta.

Artikel 9

Kostnader

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

Artikel 10

Inspektionsdatabas

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en inspektionsdatabas som kommer att innehålla all information som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv eller ytterligare stärka den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG.

2. Medlemsstaterna ska se till att informationen om inspektioner som utförs i enlighet med detta direktiv, inbegripet om brister och förbud mot resa, överförs till inspektionsdatabasen så snart som inspektionsrapporten har färdigställts eller förbudet mot resa har hävts. Med beaktande av uppgifterna i den informationen, ska bestämmelserna i bilaga XIII till direktiv 2009/16/EG gälla i tillämpliga delar.
3. Medlemsstaterna ska se till att den information som överförs till inspektionsdatabasen blir godkänd inom 72 timmar för offentliggörande.
4. Kommissionen ska se till att inspektionsdatabasen gör det möjligt att samla in alla relevanta data om genomförandet av detta direktiv på grundval av de inspektionsdata som lämnats av medlemsstaterna.
5. Medlemsstaterna ska ha tillgång till all information som registreras i inspektionsdatabasen och som är relevant för genomförandet av inspektionssystemet i detta direktiv och i direktiv 2009/16/EG.

Artikel 11

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa ett system med sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 12

Ändringsförfarande

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på att ändra bilagorna för att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå, särskilt inom IMO, samt med avseende på att förbättra de tekniska specifikationerna i bilagorna på grundval av gjorda erfarenheter.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på ändring av detta direktiv i syfte att från dess tillämpningsområde utesluta ändringar av de internationella instrument som avses i artikel 2 endast om det, på grundval av kommissionens bedömning, finns en uppenbar risk att den internationella ändringen kommer att leda till försämringar när det gäller den nivå på sjösäkerheten, förhindrandet av förorening från fartyg eller skyddet av boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som fastställs i unionens lagstiftning på sjöfartsområdet, eller att den är oförenlig med denna lagstiftning.

Artikel 13

Utövande av delegering

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dagen för ikraftträdande].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i

beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.
7. En delegerad akt som, i enlighet med artikel 12.3, från detta direktiv undantar en ändring av internationella instrument, ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade dagen för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att genomföra ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa denna ändring av det internationella instrumentet i fråga.

Artikel 14

Ändringar av direktiv 2009/16/EG

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

- (1) I artikel 2 ska följande led läggas till som leden 25–28:
 - ”25. *ro-ro-passagerarfartyg*: ett passagerarfartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget, och som medför fler än 12 passagerare.
 26. *höghastighetspassagerarfartyg*: ett höghastighetsfartyg, enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i 1974 års Solas-konvention, i gällande version, som medför fler än 12 passagerare.
 27. *reguljär trafik*: en serie överfarter med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg mellan två eller fler hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen
 - i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - ii) med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
 28. *inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik*: en inspektion på ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som omfattas av detta direktiv innan den reguljära trafiken inleds för att kontrollera att kraven i artikel 3 i och bilagorna I och II till direktiv [XXXX] är uppfyllda.”
- (2) I artikel 3.1 ska följande stycke läggas till:

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

- (3) Följande artikel ska införas som artikel 14a:

”Artikel 14a

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

1. Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg sätts i reguljär trafik som omfattas av detta direktiv ska medlemsstaterna genomföra en inspektion i enlighet med artikel 3 i direktiv [XXXX] för att övertyga sig om att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget uppfyller de nödvändiga kraven för säker drift av reguljär trafik och för att kontrollera att de krav som anges i bilaga I till direktiv [XXXX] är uppfyllda.
2. Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg ska under varje tolv månaders period omfattas av två inspektioner inom ramen för hamnstatskontroll. En av dessa inspektioner ska vara en inspektion under reguljär trafik, som beroende på medlemsstatens val, kan utgöras av antingen en
 - (a) utökad inspektion eller
 - (b) en inspektion som omfattar de punkter som anges i bilaga III till direktiv [XXXX] och ett tillräckligt antal av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II till det direktivet för att övertyga medlemsstaten om att fartyget fortfarande uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.
3. När medlemsstaterna planerar inspektioner av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska de ta vederbörlig hänsyn till fartygets drifts- och underhållsschema. En medlemsstat kan samtycka till att utföra en inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg på en annan medlemsstats begäran.
4. När ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg har varit föremål för en inspektion, ska en sådan inspektion registreras som en utökad inspektion i inspektionsdatabasen och beaktas för tillämpningen av artiklarna 10, 11 och 12 samt för beräkning av fullgörandet av varje medlemsstats inspektionsplikt, i den mån alla punkter som avses i bilaga VII till detta direktiv omfattas.”

- (4) Artikel 15.3 ska utgå.

- (5) Artikel 16.1 ska ersättas med följande:

- ”1. En medlemsstat ska vägra tillträde till sina hamnar och ankarplatser för varje fartyg som
- är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den svarta lista som antagits i enlighet med Paris MOU på grundval av information som registreras i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av kommissionen varje år, och har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU, eller
 - är flaggat i en stat som på grund av sin kvarhållandefrekvens omfattas av den grå lista som antagits i enlighet med Paris MOU på grundval av information

som registreras i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av kommissionen varje år, och har kvarhållits mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller en stat som har undertecknat Paris MOU.

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

Tillträdesförbudet ska bli tillämpligt så snart fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det kvarhölls för tredje gången och där tillträdesförbudet utfärdades.”

(6) Artikel 22.2 ska ersättas med följande:

”2. När nödvändig yrkesmässig sakkunskap inte kan tillhandahållas av hamnstatens behöriga myndighet, får denna behöriga myndighets inspektör biträdas av varje annan person som har den erforderliga sakkunskapen.

Inspektören vid hamnstatens behöriga myndighet får, vid en inspektion av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg, åtföljas av en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat eller, på företagets begäran, av en företrädare för fartygets flaggstat.”

Artikel 15 **Upphävande**

Direktiv 1999/35/EG ska upphöra att gälla.

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

Artikel 16 **Översyn**

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast [sju år efter den dag som avses i artikel 17.1 andra stycket].

Artikel 17 **Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den [12 månader efter ikraftträdandet] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [12 månader efter ikraftträdandet].

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

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

Artikel 18
Ikraftträdande

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

Artikel 19
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande