

**TILSKIPUN RÁÐSINS 1999/35/EB****frá 29. apríl 1999****um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum**

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

lögboðið skoðana- og eftirlitsfyrirkomulag með öryggi allra ekjuferjaferja sem sigla til eða frá höfnum bandalagsins, þ.m.t. um rétt til rannsóknar á sjóslýsum.

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,

- 4) Aðgerðir á vettvangi bandalagsins eru skilvirkasta leiðin til að koma á almennu lágmarksöryggi fyrir skip innan bandalagsins, þar sem farþegaflutningar á sjó varða einnig innri markaðinn.

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar <sup>(2)</sup>,í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189 gr. c í sáttmálanum <sup>(3)</sup>,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Gera verður frekari ráðstafanir innan ramma sameiginlegrar stefnu í flutningamálum til að bæta öryggi í farþegaflutningum á sjó.
- 2) Sjóslýs þar sem ekjuferjur eiga í hlut og mikið manntjón hefur orðið eru mikið áhyggjuefni í bandalaginu. Einstaklingar sem sigla með ekjuferjum og háhraðafarþegaförum innan bandalagsins eiga að geta búist við og treyst því að fyllsta öryggis sé gætt.
- 3) Með ályktun sinni frá 22. desember 1994 um öryggi ekjuferjaferja <sup>(4)</sup> fór ráðið þess á leit við framkvæmdastjórnina að hún legði fram tillögur um

- 5) Aðgerðir á vettvangi bandalagsins eru best til þess fallnar að tryggja samræmda framkvæmd ýmissa meginreglna sem samþykktar hafa verið af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO), og koma þannig í veg fyrir röskun á samkeppni milli hinna ýmsu hafna og ekjuferja og háhraðafarþegafara innan bandalagsins.

- 6) Með hliðsjón af meðalhófsreglunni er tilskipun ráðsins viðeigandi löggerningur þar sem hún myndar ramma um samræmda og lögboðna beitingu aðildarríkjanna á öryggisstöðlum en veitir þó hverju aðildarríki rétt til að ákveða hvers konar gerningar henta best til að koma þeim til framkvæmda samkvæmt kerfi landsins.

- 7) Öryggi skipa er fyrst og fremst á ábyrgð fánaríkja. Sérhvert aðildarríki skal tryggja að ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem sigla undir fána þess og fyrirtækin, sem annast rekstur þeirra, fullnægi gildandi öryggisreglum.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB C 108, 7.4.1998, bls.122

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB C 407, 28.12.1998 bls.106

<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 7. október 1998 (Stjtið. EB C 328, 26.10.1998, bls. 82), sameiginleg afstaða ráðsins frá 21. desember 1998 (Stjtið. EB C 49, 22.2.1999, bls. 15) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 10. febrúar 1999 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB C 379, 31.12.1994, bls. 8.

- 8) Hafnarríkiseftirlit gerir ekki ráð fyrir reglubundnum og ítarlegum forvarnarskoðunum og sannprófunum ekjuferja og háhraðafarþegafara. Því skal sannprófa að fyrirtæki og ferjur þeirra og för uppfylli öryggisstaðla sem samþykktir hafa verið af Alþjóðasiglingamálastofnuninni og af svæðisbundnum stofnunum þar sem það á við, með kerfi reglubundinna lögboðinna skoðana af hálfu gistiríkja. Koma skal í veg fyrir að fyrirtæki geri út slíkar ferjur og för ef skoðanirnar leiða í ljós hættuleg frávik frá þessum öryggisstöðlum.
- 9) Tilskipun þessari er beint til aðildarríkja í hlutverki sínu sem gistiríki. Ábyrgðin sem þau bera sem slík byggist á sérstökum hafnarríkisskyldum sem eru í fullu samræmi við Hafréttarsamning Sameinuðu þjóðanna frá 1982 (UNCLOS).
- 10) Í því skyni að auka öryggi og forðast röskun á samkeppni skulu almennir öryggisstaðlar eiga við um allar ekjuferjur og háhraðafarþegaför, án tillits til þess undir hvaða fána þau sigla, sem eru í áætlunarferðum milli hafna aðildarríkja, bæði milli landa og innanlands, á hafsvæðum sem eru meira en 20 mílur frá strandlengju þar sem skipreika fólk kæmist í land en þó með þeim hætti að aðildarríki geti fært út gildissvið tilskipunarinnar þannig að hún taki til ekjuferja og háhraðafarþegafara sem eru í ferðum á hafsvæðum innan 20 mílna frá strandlengju.
- 11) Nauðsynlegt er að gistiríki kanni hvort ekjuferjur og háhraðafarþegaför, sem eru í ferðum til og frá höfnum bandalagsins, standist tilteknar samræmdar kröfur um vottun og skoðun af hálfu fánaríkis.
- 12) Ekjuferjur og háhraðafarþegaför skulu einnig uppfylla, á byggingarstigi og öllum endingartíma sínum, viðeigandi flokkunarstaðla að því er varðar smíði og viðhald bols, aðal- og hjálparvéla, raf- og stjórnbúnaðar og skulu búin siglingarrita (voyage data recorder) sem uppfyllir allar viðeigandi alþjóðlegar kröfur.
- 13) Gistiríki skulu kanna hvort fyrirtæki sem veita slíka þjónustu reki ekjuferjur sínar og háhraðafarþegaför með þeim hætti að hámarksöryggi sé tryggt. Aðildarríkjum sem eiga hagsmuna að gæta, öðrum en fánaríki, skal heimila fulla þátttöku í rannsóknum sjóslysa.
- 14) Það er grundvallaratriði að kanna hvort stjórnvöld í þriðja fánaríki samþykki skuldbindingar fyrirtækja um samvinnu um allar rannsóknir sjóslysa eða óhappa á sjó og að þau hlíti reglum viðurkenndra stofnana um flokkun og, þar sem við á, vottun. Slík yfirvöld skulu samþykkja notkun samræmdra aðferða við skoðun og vottun.
- 15) Til þess að tryggja að ekjuferjur og háhraðafarþegaför uppfylli jafnan kröfur þessarar tilskipunar skulu gistiríki framkvæma skoðun áður en veiting þjónustu hefst og síðan með reglulegu millibili og hvenær sem veruleg breyting verður á rekstraraðstæðum.
- 16) Til þess að léttja þá byrði sem lögð er á fyrirtækin skal taka viðeigandi tillit til fyrri sannprófana og skoðana. Ekjuferjur og háhraðafarþegaför skulu vera undanþegin skoðun þegar staðfest hefur verið að þau uppfylli skilyrði tilskipunar þessarar til reksturs á svipuðum siglingaleiðum og skulu ferjur og för sem koma í þeirra stað njóta sérstakrar meðferðar. Ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem hafa hlotið fullnægjandi skoðun að mati gistiríkis skulu ekki þurfa að sæta víðtækri skoðun samkvæmt tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarnarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarríkiseftirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyra undir lögsögu aðildarríkjanna <sup>(1)</sup>.
- 17) Aðildarríki skulu vinna saman að því að gegna skyldum sínum sem gistiríki.

<sup>(1)</sup> Stjórið. EB L 157, 7.7.1995, bls. 1. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/24/EB (Stjórið. EB L. 184, 27.6.1998, bls. 40).

18) Aðildarríkjum kynni að þykja gagnlegt að njóta aðstoðar við að gegna skyldum sínum frá viðurkenndum stofnunum sem uppfylla kröfur tilskipunar ráðsins 94/57/EB frá 22. nóvember 1994 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefirlit og -skoðun og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda <sup>(1)</sup>.

19) Taka skal viðeigandi tillit til rekstrar- og viðhaldsáætlana ekjuferja og háhraðafarþegafara við gerð áætlana um skoðanir.

20) Aðildarríki skulu tryggja að réttarkerfi þeirra geri þeim og öðrum ríkjum, sem eiga efnislegra hagsmuna að gæta, kleift að taka þátt í, eiga samvinnu um eða annast sjálf rannsóknir slysa á grundvelli ákvæða í reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir sjóslysa. Almennur skal hafa aðgang að niðurstöðum slíkra rannsókna.

21) Hliðarráðstafanir á sviði siglingaleiðsögukerfa, viðlagaáætlana og innlendra rekstrartakmarkana munu bæta öryggi enn frekar.

22) Til þess að gera mögulegt að hafa eftirlit með beitingu þessarar tilskipunar skal stofna gagnagrunn sem byggir á þeim upplýsingum sem fram koma við skoðanir.

23) Nauðsynlegt er að framkvæmdastjórnin njóti aðstoðar nefndar, sem skipuð er fulltrúum aðildarríkjanna, við að beita þessari tilskipun á skilvirkan hátt. Nefndin sem var komið á fót samkvæmt 12. gr. tilskipunar ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 um lágmarkskröfur fyrir skip sem flytja hættulegar eða mengandi vörur til eða frá höfnum innan bandalagsins <sup>(2)</sup>, getur tekið það hlutverk að sér.

24) Nefndinni er heimilt að aðlaga tiltekin ákvæði tilskipunarinnar til þess að þau samræmist ráðstöfunum bandalagsins eða Alþjóðasiglingamála

stofnunarinnar og til þess að bæta ríkjandi fyrirkomulag með því að taka mið af síðari breytingum á alþjóðasamþykktinni um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS-samþykktin), svo og til þess að tryggja samræmda framkvæmd breytinga við nokkrar ályktanir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar án þess að víkka út gildissvið tilskipunarinnar.

#### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

##### 1. gr.

#### Markmið

Markmiðið með tilskipun þessari er að koma á lögboðnu skoðanakerfi sem mun veita aukna tryggingu fyrir öryggi í rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum til eða frá höfnum aðildarríkja bandalagsins og kveða á um rétt aðildarríkja til að annast, taka þátt í eða eiga samvinnu um rannsóknir á sjóslysum eða óhöppum í slíkum áætlunarferðum.

##### 2. gr.

#### Skilgreiningar

Í tilskipun þessari og viðaukum hennar er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „ekjuferja“: haffært farþegaskip sem getur flutt minnst tólf farþega og þar sem ökutæki eða járnbrautarvagnar geta ekið til og frá borði;
- b) „háhraðafarþegafar“: háhraðafar eins og það er skilgreint í 1. reglu X. kafla alþjóðasamþykktarinnar um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS-samþykktin), með áorðnum breytingum við samþykkt þessarar tilskipunar, sem getur flutt fleiri en tólf farþega;
- c) „farþegi“: einstaklingur annar en:
  - i) skipsstjóri og skipverjar eða þeir aðrir sem eru ráðnir til tiltekinna starfa um borð eða gegna einhverju starfi um borð í skipi í þágu þess, og
  - ii) barn undir eins árs aldri;

<sup>(1)</sup> Stjttíð. EB L 319, 12.12.1994, bls. 20. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 97/58/EB (Stjttíð. EB L 274, 7.10.1997, bls. 8).

<sup>(2)</sup> Stjttíð. EB L 247, 5.10.1993, bls. 19. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/74/EB (Stjttíð. EB L 276, 13.10.1998, bls. 7).

- d) „SOLAS-samþykktin frá 1974“: alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 ásamt bókunum og breytingum við þær sem í gildi eru við samþykkt þessarar tilskipunar;
- e) „reglur um háhraðaför“: „alþjóðareglur um öryggi háhraðafara“ sem er að finna í ályktun siglinga-öryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC 36 (63) frá 20. maí 1994, með áorðnum breytingum við samþykkt þessarar tilskipunar;
- f) „áætlunarferðir“: siglingar ekjuferju eða háhraðafarþegafars milli tveggja eða fleiri hafna, eða siglingar frá og til sömu hafnar án viðkomu á öðrum stöðum, annaðhvort:
- i) samkvæmt áætlun, eða
- ii) með svo reglulegum eða tíðum ferðum að telja má að um reglubundnar ferðir sé að ræða;
- g) „hafsvæði“: sérhvert hafsvæði sem tilgreint er á skrá sem tekin var saman samkvæmt 4. gr. tilskipunar ráðsins 98/18/EB frá 17. mars 1998 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip <sup>(1)</sup>;
- h) „skírteini“:
- i) að því er varðar ekjuferjur og háhraðafarþegaför í millilandasiglingum, öryggisskírteini gefin út samkvæmt SOLAS-samþykktinni frá 1974 með áorðnum breytingum, ásamt viðeigandi skráum yfir búnað og, þar sem við á, undanþáguskírteinum og rekstrarleyfum,
- ii) að því er varðar ekjuferjur og háhraðafarþegaför í innanlandssiglingum, öryggisskírteini gefin út samkvæmt tilskipun 98/18/EB ásamt viðeigandi skráum yfir búnað og, þar sem við á, undanþáguskírteinum og rekstrarleyfum;
- i) „undanþáguskírteini“: öll skírteini sem eru gefin út í samræmi við ákvæði reglu I B/12(a)(vi) í SOLAS-samþykktinni frá 1974;
- j) „stjórnvald fánaríkis“: lögbær stjórnvöld ríkis sem ekjuferjunni eða háhraðafarþegafarinu er heimilt að sigla undir fána hjá;
- k) „gistiríki“: aðildarríki þar sem ekjuferja eða háhraðafarþegafar siglir til og frá höfn eða höfnum í áætlunarsiglingum;
- l) „millilandasiglingar“: siglingar frá höfn aðildarríkis til hafnar utan þess aðildarríkis, eða öfugt;
- m) „innanlandssigling“: siglingar frá höfn aðildarríkis til sömu eða annarrar hafnar í því aðildarríki;
- n) „viðurkennd stofnun“: stofnun sem viðurkennd er í samræmi við 4. gr. tilskipunar 94/57/EB;
- o) „fyrirtæki“: fyrirtæki sem gerir út eina eða fleiri ekjuferjur sem samræmingarskjal hefur verið gefið út fyrir í samræmi við 2. mgr. 5. gr. í reglugerð ráðsins nr. 3051/95/EB frá 8. desember 1995 um öryggisstjórnun á ekjuferjagæfjum <sup>(2)</sup>, eða fyrirtæki sem gerir út háhraðafarþegaför sem samræmingarskjal hefur verið gefið út fyrir í samræmi við reglu IX/4 í SOLAS-samþykktinni frá 1974, með áorðnum breytingum við samþykkt þessarar tilskipunar;
- p) „reglur um rannsóknir sjóslysa“: reglur um rannsóknir sjóslysa og óhappa sem Alþjóðasiglingamálastofnunin samþykkti með þingsályktun A.849(20) frá 27. nóvember 1997;
- q) „sértæk skoðun“: skoðun sem framkvæmd er af gistiríki eins og tilgreint er í 6. og 8. gr.;
- r) „viðurkenndur skoðunarmaður“: opinber starfsmaður eða annar einstaklingur sem hlotið hefur viðurkenningu lögbærs yfirvalds í aðildarríki til þess að annast skoðanir og eftirlit vegna skírteina og uppfyllir hæfis- og hlutleysiskröfurnar sem tilgreindar eru í V. viðauka;
- s) „vanbúnaður“: ástand sem samræmist ekki kröfum þessarar tilskipunar.

<sup>(1)</sup> Stjútíð. EB L 144, 15.5.1998, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjútíð. EB L 320, 30.12.1995, bls. 14. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 179/98 (Stjútíð. EB L 19, 24.1.1998, bls. 35).

## 3. gr.

**Gildissvið**

1. Tilskipun þessi gildir um allar ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem sigla til eða frá höfnum aðildarríkis í áætlunarferðum, án tillits til þess undir hvaða fána þau sigla, þegar þau eru í millilanda- eða innanlandsferðum á hafsvæðum sem falla undir A-flokk og um getur í 4. gr. í tilskipun 98/18/EB.

2. Aðildarríki mega láta tilskipun þessa ná til ekjuferja og háhraðafarþegafara í innanlandssiglingum á öðrum hafsvæðum en þeim sem um getur í 1. mgr. Í slíkum tilvikum skulu viðkomandi reglur gilda um allar ekjuferjur eða háhraðafarþegaför sem starfa við sömu skilyrði, án mismununar að því er varðar fána, þjóðerni eða staðfestustaðar fyrirtækis.

## 4. gr.

**Fyrstu sannprófanir sem krafist er varðandi ekjuferjur og háhraðafarþegaför**

1. Áður en útgerð ekjufars eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum hefst, eða innan tólf mánaða frá dagsetningunni sem um getur í 1. mgr. 19. gr. vegna ekjuferju eða háhraðafarþegafars sem þegar er starfandi í áætlunarferðum á þeim degi, skal gistiríki kanna hvort ekjuferjurnar eða háhraðafarþegaförin:

- a) hafi gild skírteini, sem eru gefin út af stjórnvaldi fánaríkis eða viðurkenndri stofnun í nafni þess;
- b) hafi verið skoðuð vegna útgáfu skírteina í samræmi við viðeigandi málsmeðferð og viðmiðunarreglur í viðauka við þingsályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar nr. A.746(18) um viðmiðunarreglur um skoðun samkvæmt samræmdu skoðunar- og vottunarkerfi, eins og þær eru við samþykkt þessarar tilskipunar, eða í samræmi við málsmeðferð sem miðar að sama marki;
- c) uppfylli þá staðla sem tilgreindir eru til flokkunar samkvæmt reglum viðurkenndrar stofnunar, eða reglum sem samþykktar eru sem jafngildar af hálfu stjórnvalds fánaríkis að því er varðar smíði og viðhald á bol þeirra, vélum, raf- og stjórnbúnaði;

d) séu búin siglingarrita til þess að veita upplýsingar í þágu hugsanlegrar rannsóknar á slysi. Siglingarritinn skal uppfylla þær kröfur sem tilgreindar eru í þingsályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar nr. A.861(20) frá 27. nóvember 1997 og vera í samræmi við staðla um prófanir sem mælt er fyrir um í staðli Alþjóðaraftækninefndarinnar (IEC) nr. 61996. Þegar setja þarf siglingarrita í ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem smíðuð voru fyrir gildistöku þessarar tilskipunar er þó heimilt að veita undanþágu frá sumum þessara krafna. Þessar undanþágur og þau skilyrði sem um þær gilda skulu samþykktar í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr.;

e) uppfylli tilteknar stöðugleikakröfur sem samþykktar hafa verið á svæðisvísu og teknar upp í landslög í samræmi við tilkynningarreglur sem mælt er fyrir um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 93/34/EB frá 22. júní, sem setur reglur um tilhögun upplýsingaskipta vegna tæknilegra staðla og reglugerða og á sviði reglna um þjónustu í upplýsingasamfélaginu <sup>(1)</sup>, þegar þjónusta á því svæði fellur undir þau landslög, enda séu kröfurnar ekki umfram þær sem tilgreindar eru í viðauka við 14. ályktun SOLAS-þingsins 1995 (stöðugleikakröfur er varða samninginn) og enda hafi þær verið tilkynntar til aðalframkvæmdastjóra Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar í samræmi við málsmeðferðina sem tilgreind er í 3. tl. ályktunarinnar.

2. Ákvæði e-liðar 1. mgr. skal taka til háhraðafarþegafara eingöngu eftir því sem við á.

## 5. gr.

**Fyrstu sannprófanir sem krafist er varðandi fyrirtæki og fánaríki**

Áður en útgerð ekjuferju eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum hefst, eða innan tólf mánaða frá dagsetningunni sem um getur í 1. mgr. 19. gr. vegna ekjuferju eða háhraðafarþegafars sem þegar er í áætlunarferðum á þeim degi, skulu gistiríki:

<sup>(1)</sup> Stjútíð. EB L 204, 21.7.1998, bls. 37. Tilskipuninni var breytt með tilskipun 98/48/EB (Stjútíð. EB L 217, 5.8.1998, bls. 18).

1. kanna hvort fyrirtæki sem starfrækja eða ætla að starfrækja slíka ferju eða far í áætlunarferðum:

- a) geri þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til þess að tryggja að sérkröfunum, sem settar eru fram í I. viðauka, sé framfylgt og sýni gistiríkjum, sem að áætlunarferðunum koma, fram á að þau uppfylli ákvæði þessarar málsgreinar og 4. gr.;
- b) muni samþykka fyrirfram að gistiríki og sérhvert aðildarríki sem eiga efnislegra hagsmuna að gæta megi annast, taka fullan þátt í eða eiga samvinnu um allar rannsóknir sjóslysa eða óhappa samkvæmt 12. gr., og muni veita aðgang að upplýsingum sem fást úr siglingarrita ferjunnar eða farsins er verður fyrir slíku slysi eða óhappi;

2. kanna hvort slík ferja eða far, sem siglir undir öðrum fána en fána aðildarríkis, hafi hlotið samþykki þess fánaríkis á því að það viðurkenni skuldbindingar fyrirtækisins um að uppfylla kröfurnar í þessari tilskipun.

#### 6. gr.

#### Fyrsta sérstæka skoðun

1. Áður en útgerð ekjufars eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum hefst, eða innan tólf mánaða frá dagsetningunni sem um getur í 1. mgr. 19. gr. vegna ekjuferju og háhraðafarþegafars sem þegar er starfandi í áætlunarferðum á þeim degi, skulu gistiríki láta fara fram fyrstu sértæka skoðun á viðkomandi ekjuferju eða háhraðafarþegafari, í samræmi við I. og III. viðauka, í því skyni að sannreyna að ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið uppfylli nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur í áætlunarferðum.

2. Þegar þessari grein er beitt áður en útgerð hefst skulu gistiríki ákveða hvaða dag fyrsta sértæka skoðun skuli fara fram, sem skal vera eigi síðar en einum mánuði eftir að nauðsynlegar upplýsingar til þess að ljúka sannpröfun, samkvæmt 4. og 5. gr., hafa borist.

#### 7. gr.

#### Sérákvæði

1. Þegar til stendur að ekjuferja eða háhraðafarþegafar stundi siglingar á annari áætlunarleið skal nýtt gistiríki taka fullt tillit til sannprófana og skoðana sem þegar hafa verið

gerðar á ekjuferjunni eða háhraðafarþegafarinu vegna fyrri áætlunarferða sem heyrðu undir þessa tilskipun. Ef nýja gistiríkið tekur þessar fyrri sannprófanir og skoðanir til greina og samþykkir að þær eigi við um ný rekstrarskilyrði þarf ekki að beita 4., 5. og 6. gr. áður en útgerð ekjuferjunnar eða háhraðafarþegafarsins hefst í nýjum áætlunarferðum.

2. Ákvæðum 4., 5. og 6. gr. þarf ekki að beita þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar, sem þegar fullnægir ákvæðum tilskipunar þessarar og er þegar í áætlunarferðum sem falla undir tilskipun þessa, flyst yfir á aðra áætlunarleið ef eiginleikar siglingaleiðarinnar eru svipaðar að mati viðkomandi gistiríkja og ef gistiríkin eru sammála um að ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið uppfylli allar kröfur um öruggan rekstur á nýju leiðinni.

Að beiðni fyrirtækis geta viðkomandi gistiríki staðfest fyrirfram samþykki sitt á því að siglingaleiðir séu svipaðar að eiginleikum.

3. Ef nauðsynlegt er að koma við varaekjuferjum eða háhraðafarþegaförum með stuttum fyrirvara vegna ófyrirséðra aðstæðna í því skyni að tryggja áframhaldandi þjónustu, og þar sem 1. og 2. mgr. eiga ekki við, má gistiríki leyfa að útgerð ferjunnar eða farsins verði hafin, með því skilyrði að:

- a) sjónræn skoðun og athugun skjala gefi ekki tilefni til að ætla að ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið uppfylli ekki nauðsynlegar kröfur um öruggan rekstur, og
- b) gistiríkið ljúki sannpröfunum og skoðunum samkvæmt 4., 5. og 6. gr. innan eins mánaðar.

#### 8. gr.

#### Reglubundnar sértækar skoðanir og aðrar skoðanir

1. Gistiríki skulu á hverju tólf mánaða tímabili láta fara fram:

- sértæka skoðun, í samræmi við III. viðauka, og
- skoðun á meðan áætlunarferð stendur yfir, þar sem stefnt skal að því fara yfir eins mörg atriði í I., III., og V. viðauka og nauðsyn krefur til þess að fullvissa gistilandið um að ferjan eða farið uppfylli enn allar kröfur um öruggan rekstur.

Fyrsta sértæk skoðun samkvæmt 6. gr. telst sértæk skoðun í skilningi þessarar greinar.

2. Gistiríki skal láta fara fram sértæka skoðun í samræmi við III. viðauka hvenær sem meiri háttar viðgerðir eða breytingar eru gerðar á ekjuferjunni eða háhraðafarþegafarinu, eða þegar breyting verður á stjórnun eða fána, eða tilfærsla verður milli flokka. Þó er gistiríki heimilt að veita ferjunni eða farinu undanþágu frá þeirri sértæku skoðun sem krafist er samkvæmt þessari málsgrein þegar stjórnun, fána eða flokkun er breytt, að teknu tilliti til fyrri sannprófana og skoðana vegna ferjunnar eða farsins, enda hafi breytingin eða tilfærslan ekki áhrif á öryggi ferjunnar eða farsins.

3. Ef skoðanirnar sem um getur í 1. mgr. staðfesta eða leiða í ljós vanbúnað í tengslum við kröfur þessarar tilskipunar er gefur tilefni til rekstrarstöðvunar skal allur kostnaður í tengslum við skoðanirnar á venjulegu reikningsskilátímabili falla á fyrirtækið.

9. gr.

### Tilkynningar

Gistiríki skulu tilkynna fyrirtækjum án tafar og skriflega um niðurstöður sannprófana og skoðana í samræmi við 4., 5., 6. og 8. gr.

10. gr.

### Rekstrarstöðvun

1. Gistiríki skal stöðva rekstur ekjuferju eða háhraðafarþegafars í áætlunarferðum:

- a) þegar ekki fæst staðfesting á að það samræmist kröfum 4. og 5. gr.;
- b) hvenær sem vanbúnaðar verður vart við skoðanirnar, sem um getur í 6. og 8. gr., sem felur í sér bráða hættu fyrir mannlíf, ferjuna, farið, áhöfn þess eða farþega;

c) þegar sýnt er að ákvæðum gerninga bandalagsins, sem taldar eru upp í II. viðauka, er ekki fullnægt og slíkt felur í sér bráða hættu fyrir mannlíf, ferjuna, farið, áhöfn þess eða farþega;

d) hvenær sem fánaríki hefur ekki haft samráð við gistiríkið vegna þeirra mála sem um getur í 1. mgr. eða 5. mgr. 13. gr.,

þar til gistiríki hefur fengið staðfest að hættunni hafi verið afstýrt og kröfur tilskipunarinnar uppfylltar.

Gistiríkið skal tilkynna fyrirtækinu skriflega um ákvörðun um að stöðva rekstur viðkomandi ekjuferju eða háhraðafarþegafars og rökstyðja ákvörðun sína að fullu.

2. Hins vegar, þegar ekjuferjan eða háhraðafarþegafarið er þegar í rekstri í áætlunarferðum og þegar sýnt hefur verið fram á vanbúnað, skulu gistiríki krefja fyrirtækið um nauðsynlegar úrbætur sem fyrst eða innan vel skilgreinds og eðlilegs frests, svo lengi sem það stefnir öryggi ferjunnar eða farsins, áhafnar þess eða farþega ekki í bráða hættu. Þegar vanbúnaður hefur verið lagfærður skulu viðkomandi gistiríki sannprófa að lagfæringarnar hafi verið gerðar að fullu samkvæmt kröfum þeirra. Sé svo ekki skulu þau stöðva rekstur ferjunnar eða farsins.

3. Aðildarríki skulu koma á og viðhalda, í samræmi við innlenda löggjöf, viðeigandi málsmæðferðum varðandi rétt fyrirtækja til þess að áfrýja ákvörðun um rekstrarstöðvun. Áfrýjanir skulu fá svo skjóta meðferð sem auðið er. Áfrýjun frestar ekki sjálfkrafa ákvörðun um rekstrarstöðvun.

Lögbært yfirvald skal upplýsa fyrirtækið um áfrýjunarrétt þess.

4. Ef 4., 5. og 6. gr. er beitt áður en útgerð ekjuferja eða háhraðafarþegafara hefst á áætlunarleiðum skal ákvörðun tekin um rekstrarstöðvun skíps innan eins mánaðar frá fyrstu sértæku skoðun og tilkynnt fyrirtækinu án tafar.

*11. gr.***Málsmeðferð í tengslum við fyrstu sértæku skoðun og reglubundnar sértækar skoðanir**

1. Ekjuferjur og háhraðafarþegaför sem sætt hafa sértækri skoðun og uppfyllt skilyrði viðkomandi gistiríkis eða gistiríkja skulu, af hálfu þessara gistiríkja, undanþegin víðtæku skoðuninum sem um getur í 4. mgr. 7. gr. tilskipunar 95/21/EB og víðtækum skoðunum sem grundvallast á þeim gildu ástæðum að þau tilheyri flokki farþegaskipa sem um getur í 1. mgr. 7. gr. og viðauka V.A.3 við sömu tilskipun.

2. Stjórnvöld tveggja eða fleiri gistiríkja sem taka þátt í sértækri skoðun á sama skipi eða fari skulu eiga með sér samstarf. Sértækar skoðanir skulu framkvæmdar af hópi viðurkenndra skoðunarmanna frá viðkomandi gistiríki eða -ríkjum. Hvenær sem þörf er á eiginlegu mati á því hvort flokkunarákvæði séu uppfyllt skulu gistiríki sjá til þess að nauðsynleg sérfræðipækning sé fyrir hendi í hópnum, t.d. með því að kalla til skoðunarmann frá viðurkenndri stofnun ef við á. Skoðunarmenn skulu tilkynna vanbúnað til stjórnvalda gistiríkjanna. Gistiríki skal koma upplýsingunum á framfæri við fánaríki, sé það ríki ekki gistiríki sem að skoðuninni kemur.

3. Gistiríki sem í hlut á getur samþykkt að framkvæma skoðun að beiðni annars gistiríkis sem hlut á að máli.

4. Gistiríki skulu, að beiðni fyrirtækja, bjóða stjórnvöldum fánaríkis, sem er ekki gistiríki, að eiga fulltrúa við sérhverja sértæka skoðun sem heyrir undir ákvæði þessarar tilskipunar.

5. Gistiríki skulu, við skipulagningu skoðunar samkvæmt 6. og 8. gr., taka tilhlýðilegt mið af rekstrar- og viðhaldsáætlun ferjunnar eða farsins.

6. Niðurstöður sértækra skoðana skulu skráðar í skýrslu, en framsetning hennar skal ákveðin í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr.

7. Komi upp þrálátur ágreiningur milli gistiríkja um uppfyllingu krafna 4. gr. og 1. mgr. 5. gr. skulu yfirvöld

gistiríkjanna, sem að sértæku skoðuninni koma, tilkynna framkvæmdarstjórninni án tafar um ástæður ágreiningsins.

8. Framkvæmdastjórnin skal þegar í stað hefjast handa við ákvarðanatöku í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr.

*12. gr.***Rannsókn slysa**

1. Aðildarríki skulu skilgreina, innan ramma eigin réttarkerfis, réttarstöðu sem gerir þeim kleift, ásamt sérhverju öðru aðildarríki sem á efnislegra hagsmuna að gæta, að taka þátt í, eiga samvinnu um eða, þar sem gert er ráð fyrir slíku samkvæmt lögum um rannsókn sjóslysa, annast hvers konar rannsókn sjóslyss eða óhapps þar sem ekjuferja eða háhraðafarþegafar á í hlut.

2. „Ríki sem eiga efnislegra hagsmuni að gæta“, „ríki sem leiðir rannsókn“ og „sjóslys“ skulu öll hafa sömu merkingu og í reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir sjóslysa.

3. Þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar lendir í sjóslysi skal rannsókn málsins hafin af því ríki sem hefur lögsögu yfir hafsvæðinu þar sem slysið eða óhappið átti sér stað, eða, ef um er að ræða hafsvæði utan lögsögu aðildarríkjanna, þá það aðildarríki þar sem ferjan eða farið kom seinast við. Þetta ríki skal bera ábyrgð á rannsókn og samhæfingu aðgerða með öðrum ríkjum sem eiga efnislegra hagsmuna að gæta til þess tíma að sameiginleg ákvörðun er tekin um hvaða ríki skuli leiða rannsóknina.

4. Aðildarríki sem annast, taka þátt í eða eiga í samvinnu um slíkar rannsóknir skulu tryggja að rannsókninni ljúki á sem skilvirkastan máta og á sem skemmstum tíma með hliðsjón af reglum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsókn sjóslysa.

5. Aðildarríki skulu tryggja að skýrslur um slík sjóslys séu birtar í samræmi við lið 12.3 í reglum um rannsókn sjóslysa og tilkynntar framkvæmdarstjórn.

## 13. gr.

**Hliðarráðstafanir**

1. Aðildarríki sem gefa út eða viðurkenna undanþágu-skírteini skulu vinna með gistiríkinu sem í hlut á eða stjórnvaldi fánaríkisins að því að jafna allan ágreining um hæfi undanþágnanna áður en til fyrstu sértæku skoðunar kemur.

2. Aðildarríki skulu reka siglingaleiðsögukerfi í landi, auk annarra upplýsingakerfa í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.795(19), til þess að auðvelda öruggan rekstur ekjuferja og háhraðafarþegafara á áætlunarleiðum, eða hluta þeirra, sem þau bera ábyrgð á að því er varðar öryggi.

3. Sérhvert aðildarríki skal afhenda framkvæmdastjórninni eintak af skoðunarskýrslunum sem um getur í 6. mgr. 11. gr. ásamt auðkennisnúmeri Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar þar sem við á. Framkvæmdastjórn getur, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr. ákveðið viðeigandi aðferð til þess að úthluta auðkennisnúmerum til annarra skipa. Ef tvö eða fleiri gistiríki eiga hlut að áætlunarleiðinni nægir að annað ríkjanna veiti upplýsingarnar. Framkvæmdastjórn skal koma á og viðhalda gagnagrunni um veittar upplýsingar. Aðgangsskilyrði að gagnagrunninum skulu ákveðin í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr.

4. Aðildarríki skulu tryggja að fyrirtæki sem reka ekjuferjur eða háhraðafarþegaför í áætlunarferðum til eða frá höfnum sínum geti haldið uppi og framkvæmt samhæft kerfi viðlagaáætlana vegna neyðartilvika um borð í skipum. Í þessu skyni skulu þau byggja á þeim ramma sem kveðið er á um í þingsályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.852(20) um viðmiðunarreglur um uppbyggingu samhæfðs kerfis viðlagaáætlana. Komi tvö eða fleiri aðildarríki að áætlunarferðum sem gistiríki skulu þau ákveða í sameiningu áætlun fyrir hinar mismunandi siglingaleiðir.

5. Aðildarríki skulu tryggja að þau hafi verið höfð með í ráðum, í hlutverki sínu sem gistiríki, af stjórnvaldi fánaríkisins áður en rekstrarleyfi vegna háhraðafars er gefið út, í samræmi við ákvæði í lið 1.9.3. í reglum um háhraðaför. Þau skulu tryggja að settar séu rekstrar-takmarkanir sem leiða af staðbundnum aðstæðum og

naðsynlegar eru til að vernda líf, náttúruauðlindir og starfsemi á strandsvæðum, eða þeim haldið við, auk þess sem þau skulu gera það sem til þarf til að tryggja að þessum takmörkunum sé framfylgt.

## 14. gr.

**Samvinna milli gistiríkja**

Gistiríki sem koma að sömu áætlunarferðunum skulu hafa með sér samráð við beitingu þessarar tilskipunar.

## 15. gr.

**Stuðningsaðgerðir**

Aðildarríkin skulu upplýsa þriðju ríki, sem annaðhvort gegna skyldum fánaríkis eða skyldum sem eru svipaðir skyldum gistiríkja vegna ekjuferja og háhraðafarþegafara sem falla undir gildissvið þessarar tilskipunar og sigla milli aðildarríkis og þriðja ríkis, um þær kröfur sem tilskipun þessi setur hverju því fyrirtæki sem veitir þjónustu á áætlunarleið til eða frá höfn innan bandalagsins.

## 16. gr.

**Eftirlitsnefnd**

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem komið var á fót með 1. mgr. 12. gr. í tilskipun 93/75/EBE.

2. Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina drög að þeim ráðstöfunum sem gera skal. Nefndin skal skila álit sínu á drögnum innan þeirra tímamarka sem formaðurinn setur eftir því hversu brýnt málið er. Álitnið skal samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans þegar um er að ræða ákvarðanir sem ráðinu ber að samþykkja að fenginni tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkjanna í nefndinni vega eins og mælt er fyrir um í þeirri grein. Formaðurinn greiðir ekki atkvæði.

3. a) Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.

b) Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álitni, ber framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um þær ráðstafanir sem gera skal.

Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta. Hafi ráðið ekki aðhafst innan átta vikna frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

17. gr.

#### Málsmeðferð vegna breytinga

Í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 16. gr. er heimilt að breyta:

- viðaukunum,
- skilgreiningunum,
- vísunum í gerninga bandalagsins,
- vísunum í ályktanir Alþjóðasiglingastofnunarinnar,

að því marki sem nauðsynlegt er til þess að samræma þær ráðstöfunum bandalagsins eða Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar sem hafa þegar tekið gildi, en þó án þess að víkka gildissvið þessarar tilskipunar.

Viðaukunum má einnig breyta í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 16. gr. þegar nauðsynlegt er að bæta það fyrirkomulag sem komið er á með þessari tilskipun, en þó án þess að víkka gildissvið hennar.

18. gr.

#### Viðurlög

Aðildarríki skulu koma sér upp kerfi viðurlaga vegna brota á innlendum ákvæðum sem eru samþykkt samkvæmt þessari tilskipun og skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja að slíkum viðurlögum sé beitt. Viðurlögin skulu vera árangursrík, í réttu hlutfalli við brot og letjandi.

19. gr.

#### Beiting

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 1. desember 2000 og tilkynna framkvæmdastjórninni það þegar í stað.

2. Ákvæði d-liðar í 1. mgr. 4 gr. skulu koma til framkvæmda eigi síðar en 30 mánuðum eftir útgáfu IEC-staðals nr. 61996, eða fyrir 1. janúar 2001, hvort sem síðar verður.

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

4. Aðildarríki skulu þegar í stað tilkynna framkvæmdastjórninni um öll ákvæði landslaga sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna það hinum aðildarríkjunum.

20. gr.

#### Mat á beitingu

Premur árum eftir dagsetninguna sem um getur í 1. mgr. 19. gr. skal framkvæmdastjórnin leggja mat á beitingu þessarar tilskipunar á grundvelli upplýsinga sem aðildarríki veita í samræmi við 13. gr.

21. gr.

#### Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

22. gr.

#### Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 29. apríl 1999.

*Fyrir hönd ráðsins,*

W. MÜLLER

*forseti.*

## I. VIÐAUKI

**SÉRKRÖFUR SEM FYRIRTÆKI SKULU UPPFYLLA**

sem um getur í 1. mgr. 5. gr. og 6. og 8. gr.

Fyrirtæki skulu tryggja að um borð í ekjuferjum þeirra og háhraðafarþegaförum:

1. hafi skipstjórinn viðeigandi upplýsingar um tilvist siglingaleiðsögukerfa í landi og annarra upplýsingakerfa, sem auðvelda honum að tryggja öruggar siglingar, áður en ferjan eða farið hefur siglingar og að hann nýti sér þau siglingaleiðsögu- og upplýsingakerfi sem aðildarríkin hafa sett upp;
2. sé beitt viðeigandi ákvæðum í 2.-6. mgr. í dreifibréfi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, MSC/Circular 699, um endurskoðaðar viðmiðunarreglur um öryggisleiðbeiningar fyrir farþega;
3. sé tafla með vinnutilhögun um borð sett upp á aðgengilegum stað, er tilgreini:
  - a) vinnuáætlun á sjó og í höfn, og
  - b) leyfilegan hámarksvinnustundafjölda eða lágmarkshvildartíma vaktmanna;
4. sé vald skipstjóra til þess að taka hverja þá ákvörðun sem að faglegu mati hans er nauðsynleg í þágu siglinga- og vinnuöryggis, einkum í vondum veðrum og þungum sjó, ekki skert á neinn hátt;
5. haldi skipstjóri skrá yfir athafnir og atvik sem eru mikilvæg siglingaöryggi;
6. séu skemmdir hvers konar eða varanleg aflögun á dyrum á byrðingi eða aðliggjandi plötum, sem kynnu að hafa áhrif á þéttleika ferjunnar eða farsins, og hvers konar vanbúnaður í lokunarbúnaði slíkra hurða, tafarlaust tilkynntar til stjórnvalds í fánaríki og til gistiríkis og þá þegar gert við slíkar skemmdir svo að fullnægjandi teljist að þeirra mati;
7. fyrir hendi sé uppfærð sjóferðaáætlun fyrir brottför ekjuferjunnar eða háhraðafarsins í ferð sína. Við undirbúning sjóferðaáætlunarinnar skal taka fullt tillit til viðmiðunarreglna sem settar eru fram í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC nr. 70 um viðmiðunarreglur um gerð sjóferðaáætlana;
8. séu almennar upplýsingar um þjónustu og aðstoð við eldra fólk og fatlaða kynntar farþegum og auk þess gerðar aðgengilegar á formi sem hentar sjónskertu fólk.

*II. VIÐAUKI***LISTI YFIR LAGAGERNINGA BANDALAGSINS**

sem um getur í c-lið 1. mgr. 10. gr.

- Tilskipun ráðsins 93/75/EBE frá 13. september 1993 um lágmarkskröfur fyrir skip sem flytja hættulegar eða mengandi vörur til eða frá höfnum innan bandalagsins (Stjtíð. EB L 247, 5.10.1993, bls. 19). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 98/74/EB (Stjtíð. EB L 276, 13.10.1998, bls. 7),
  - Tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna (Stjtíð. EB L 319, 12.12.1994, bls. 28). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun 98/35/EB (Stjtíð. EB L 172, 17.06.98, bls. 1), þar sem við á,
  - Reglugerð ráðsins (EB) nr. 3051/95 frá 8. desember 1995 um öryggisstjórnun á ekju-farþegaferjum (Stjtíð. EB L 320, 30.12.95, bls. 14). Reglugerðinni var breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 179/98 (Stjtíð. EB L 19, 24.1.1998, bls. 35).
-

## III. VIÐAUKI

## VERKLAGSREGLUR VIÐ SÉRTÆKAR SKOÐANIR

(sem um getur í 6. og 8. gr.)

1. Sértækar skoðanir eru ætlaðar til þess að tryggja að lagaákvæði, einkum um smíði, niðurbólun og stöðugleika, vélbúnað og rafbúnað, lestun, stöðugleika, brunavarnir, hámarksfjölda farþega, björgunarbúnað og flutning hættulegra efna, fjarskipti og leiðsögu, séu uppfylltar og nái í þeim tilgangi, og þar sem við á, að minnsta kost til eftirfarandi:
  - ræsingar neyðarrafala,
  - skoðunar á neyðarlýsingu,
  - skoðunar neyðarflgjafa fyrir fjarskiptabúnað,
  - prófunar kallkerfis,
  - brunaæfingar, þ.m.t. að sýnt sé fram á kunnáttu í notkun slökkvibúninga,
  - virkni neyðarslökkvidælu með tveimur brunaslöngum tengdum aðalbrunalögn í notkun,
  - prófunar fjarstýrðrar neyðarstöðvunarstýritækja fyrir eldsneytisskömmun til katla, aðal- og hjálparvéla og loftræstivífta,
  - prófunar fjarstýrðs og handstýrðs stjórnubúnaðar til að loka brunalokum,
  - prófunar eldskynjunar- og viðvörðunarkerfa,
  - prófunar á því hvort eldvarnarhurðir lokist á réttan hátt,
  - virkni austursdæla,
  - lokunar vatnsþéttra hurða á þiljum, bæði með handstýringu og fjarstýringu,
  - sýningar sem leiðir í ljós að lykilmenn í áhöfn þekki áætlun um aðgerðir vegna leka,
  - sjósetningar a.m.k. eins björgunarbáts og eins léttabáts, gangsetningar og prófunar á vél- og stýrisbúnaði þeirra, endurheimt þeirra af sjónum og frágangs um borð,
  - athugunar á að allir björgunarbátar og léttabátar séu í samræmi við birgðaskrár,
  - prófunar á stýrisbúnaði skipsins eða farsins, þ.m.t. varastýrisbúnaði.
2. Sértækar skoðanir skulu ná yfir sannprófun á viðhaldskerfisáætlun um borð.
3. Sértækar skoðanir skulu beinast að uppfærðslu skipverja og hæfni þeirra varðandi starfsaðferðir í öryggismálum og viðbrögð í neyð, viðhald, vinnureglur, öryggi farþega, starfsreglur í brú, sem og störf sem tengjast lestun og ökutækjum. Kanna skal hæfni áhafnar til þess að skilja og, þar sem við á, gefa fyrirskipanir og fyrirmæli og skila skýrslu á sameiginlegu vinnutungumáli, sem skráð er í skipsdagbók. Kanna skal skjalfestar sannanir fyrir því að skipverjar hafi lokið sérstakri þjálfun, einkum að því er varðar:
  - þjálfun í stjórn stórra hópa fólks,
  - kynningarþjálfun,

- þjálfun í öryggismálum fyrir starfsmenn sem veita beina öryggisaðstoð til farþega í farþegarýmum, og þá sérstaklega þeirra sem eldri eru og fatlaðir, og
- að takast á við hættuástand og bregðast við mannlegu atferli.

Sértæk skoðun skal fela í sér mat á því hvort vaktaskipan valdi óhóflegri þreytu, einkum hjá starfsmönnum sem standa vaktir í brú.

4. Hæfisskírteini skipverja, sem gefin eru út í þriðja ríki, skulu aðeins viðurkennd ef þau uppfylla skilyrði reglu I/10 í endurskoðaðri alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW-samþykktin).

\_\_\_\_\_

## IV. VIÐAUKI

**LEIÐBEINANDI VIÐMIÐUNARREGLUR FYRIR VIÐURKENNDA SKOÐUNARMENN VIÐ  
FRAMKVÆMD SKYNDISKOÐUNAR MEÐAN Á ÁÆTLUNARFERÐ STENDUR**

(sem um getur í 1. mgr. 8. gr.)

1. *Upplýsingar um farþega*

Aðferðirnar sem notaðar eru til þess að tryggja að farþegafjöldi ekjuferjunnar eða háhraðafarþegafarsins (hér eftir nefnt „skip“) fari ekki yfir þau mörk sem skírteini kveður á um. Að farþegaskráningarkerfi samræmist reglum og sé skilvirkt. Hvernig upplýsingum um farþegafjölda sé komið til skipstjóra og, ef við á, hvernig farþegar sem sigla báðar leiðir án þess að fara í land séu taldir með í ferðinni til baka.

2. *Upplýsingar um lestun og stöðugleika*

Að áreiðanlegir djúpristumælar séu til staðar og notaðir, þar sem við á. Að gerðar séu ráðstafanir til þess að tryggja að skipið sé ekki ofhlaðið og að viðeigandi hleðslumerki hólfa séu ekki neðan sjávarborðs. Að lestunar- og stöðugleikamat sé framkvæmt samkvæmt kröfum. Að flutningabílar og annar farmur sé vigtaður þar sem þess er krafist og upplýsingunum skilað áfram til skipsins svo hægt sé að nota þær við mat á lestun og stöðugleika. Að áætlanir um aðgerðir vegna leka séu jafnan sýnilegar og að yfirmenn skipsins hafi fengið í hendur handbækur með upplýsingum um aðgerðir vegna leka.

3. *Öryggi við brottför*

Verklagsreglur til þess að tryggja að skipið sé tilbúið til þess að leggja úr höfn, sem skulu fela í sér sérstaka tilkynningu um að allar vatns- og veðurheldar dyr á ytri byrðingi séu lokaðar. Að allar dyr á ökutækjapilfari séu lokaðar áður en skipið lætur úr höfn, eða séu aðeins opnar í þann tíma sem þarf til þess að loka stefnisloka, aðferðir við lokun á stafnhurðum, hurðum í skuti og hliðarhurðum, og að viðvörunarljós og eftirlitsmyndavélar séu til staðar og sýni stöðu þeirra í brúnni. Kanna skal og greina frá því hvort einhver vandkvæði séu á virkni viðvörunarljósa, einkum rofanna við hurðirnar.

4. *Tilkynningar um öryggismál*

Reglubundnar öryggistilkynningar og uppsetning veggspjalda með upplýsingum og leiðbeiningum um neyðarviðbrögð á viðeigandi tungumáli(málum). Að reglubundnar öryggistilkynningar séu lesnar við upphaf ferðar og að hægt sé að heyra þær í öllum almennum rýmum sem farþegar hafa aðgang að, þ.m.t. úti á opnum þilförum.

5. *Færslur í skipsdagbók*

Skoðun á dagbók til þess að tryggja að færðar séu athugasemdir vegna lokunnar á stafn-, skut- og öðrum vatns- og veðurheldum hurðum, æfinga á lokun vatnsþéttra hurða milli hólfa, prófunar á stýrisbúnaði o.s.frv. Einnig að djúprista, fríborð og stöðugleiki sé skráður, sem og sameiginlegt vinnutungumál áhafnar.

6. *Hættulegur varningur*

Að allur farmur sem telst hættulegur eða mengandi sé fluttur í samræmi við viðeigandi reglur og, einkum og sér í lagi, að yfirlýsing fylgi hættulegum og mengandi vörum ásamt farmskrá eða áætlun um frágang farms til þess að sýna staðsetningu þeirra um borð, að leyfi sé fyrir flutningi á viðkomandi farmi með farþegaskipi, að hinar hættulegu og mengandi vörur séu merktar, gengið frá þeim, þær festar og aðgreindar á viðeigandi hátt.

Að ökutæki sem flytja hættulegar og mengandi vörur séu tryggilega merkt með viðvörðunum og skorðuð. Að eintak af viðkomandi farmskrá eða áætlun um frágang farms sé til taks í landi þegar hættulegar og mengandi vörur eru fluttar. Að skipstjóra sé kunnugt um tilkynningaskyldu samkvæmt tilskipun 93/75/EBE og um leiðbeiningar um neyðarviðbrögð og veitingu skyndihjálpar verði óhapp í tengslum við hættulegar vörur og sjávarmengunarvalda. Að loftræsting á ökutækjapilfari sé ávallt í notkun, að hún sé aukin þegar vélar ökutækja eru í gangi og að einhvers konar búnaður sé fyrir hendi í brú skipsins sem sýnir að loftræsting á ökutækjapilfari sé í gangi.

7. *Festing flutningsökutækja*

Hvernig flutningsökutæki eru fest, t.d. hvort þau eru skorðuð með blokkum eða með stökum festingum. Hvort nægilega margir festipunktur séu fyrir hendi. Ráðstafanir til þess að festa flutningsökutæki í slæmu veðri eða þegar von er á slíku veðri. Aðferðir við festingu hópferðabifreiða og mótorhjóla, ef einhverjar eru. Að um borð í skipinu sé handbók um frágang farms.

8. *Ökutækjapilför*

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

9. *Lokun vatnsþéttra dyra*

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

10. *Brunavarsla*

Staðfest skal að virk brunavarsla sé fyrir hendi þannig að strax verði vart við eld sem kann að kvikna. Þetta skal einnig ná til sérstakra rýma sem ekki eru búin föstu eldskynjunar- og viðvörðunarkerfi, með hliðsjón af því að eftirlit með slíkum rýmum kunni að vera með þeim hætti sem lýst er í 8. lið.

11. *Boðskipti í neyðartilvikum*

Að nægilegur fjöldi skipverja sé til reiðu samkvæmt samsöfnunarlista til þess að aðstoða farþega í neyðartilvikum, að auðvelt sé að bera kennsl á þá og þeir geti tjáð sig við farþegana í neyðartilviki, að teknu tilliti til viðeigandi samsetningar eftirfarandi þátta:

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

12. *Sameiginlegt vinnutungumál skipverja*

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

13. *Öryggisbúnaður*

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

14. *Siglingatæki og fjarskiptabúnaður*

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

15. *Viðbótarneyðarlýsing*

Að viðbótarneyðarlýsing sé fyrir hendi, þegar reglur krefjast slíks, og að skrá yfir vanbúnað sé færð.

16. *Neyðarútgangar*

Að merking sé í samræmi við gildandi kröfur og að neyðarútgangar séu upplýstir bæði með aðal- og neyðarafhljófum. Að ráðstafanir séu gerðar til þess að tryggja að ökutæki teppi ekki undankomuleiðir þar sem þær liggja yfir eða um ökutækjapilför. Að útgönguleiðum sé haldið opnum, einkum útgönguleiðum frá tollfrjálsum verslunum sem hafa reynst teptar af söluvörum.

17. *Starfsleiðbeiningar*

Að eintökum af starfsleiðbeiningum sé dreift til skipstjóra og annarra yfirmanna og að allir skipverjar hafi aðgang að frekari eintökum. Einnig að til séu gátlistar um undirbúning fyrir brottför og aðra starfsemi.

18. *Hreinlæti í vélarrúmi*

Að vélarrúmi sé haldið hreinu með tilliti til viðhaldsreglna.

19. *Losun sorps*

Að ráðstafanir varðandi meðhöndlun og losun sorps séu viðunandi.

20. *Viðhaldsáætlun*

Öll fyrirtæki skulu hafa ákveðin föst fyrirmæli, ásamt viðhaldsáætlunarkerfi, fyrir öll öryggissvæði, þ.m.t. stafnhurðir og hurðir í skuti og byrðingsop, svo og um fyrirkomulag varðandi lokun þeirra, en ná einnig til viðhalds í vélarrúmi og öryggisbúnaðar. Áætlanir skulu vera fyrir hendi um reglubundna skoðun á öllum atriðum þannig að hámarksöryggis sé gætt. Vinnureglur skulu settar um að skrá

vanbúnað og staðfesta að úr honum hafi verið bætt með viðeigandi hætti þannig að skipstjóri og tilnefndur yfirmaður fyrirtækisins í landi hafi vitneskju um vanbúnaðinn og að þeim sé tilkynnt innan tiltekins frests þegar úrbætur hafa verið gerðar. Reglubundin athugun á lokunarfyrrkomulagi innri og ytri stafnhurða skal ná til viðvörunar- og vöktunarbúnaðar og allra austuropa á milli ytri stafnhurðar og innri hurðar og þá sérstaklega lokunarbúnaðar og vökvakerfis hans.

21. *Lagt upp í sjóferð*

Þegar lagt er upp í sjóferð skal tækifærið notað til þess að kanna hvort of margir farþegar séu um borð, hvort framboð á sætum sé nægilegt og hvort aðgangur að göngum, stigum og neyðarútgöngum sé tepptur af farangri eða farþegum sem ekki finna sæti. Einnig skal kanna hvort farþegar séu allir farnir af ökutækjapilfari áður en skipið lætur úr höfn og að þeir hafi ekki aðgang að því aftur fyrr en rétt áður en skipið leggst að bryggju.

## V. VIÐAUKI

**HÆFIS- OG HLUTLEYSISKRÖFUR SEM GERÐAR ERU TIL VIÐURKENNDRA  
SKOÐUNARMANNA**

(sem um getur í r-lið 2. gr.)

1. Viðurkenndur skoðunarmaður skal hafa umboð lögbærs stjórnvalds í aðildarríkinu til þess að annast þær sértæku skoðanir sem um getur í 6. gr.
2. Skoðunarmaður skal annað hvort:
  - hafa starfað í að minnsta kosti eitt ár hjá lögbæru stjórnvaldi aðildarríkis sem skoðunarmaður fánaríkis er annast skoðun og vottun í samræmi við ákvæði SOLAS-samþykktarinnar frá 1974,
  - og skal hafa:
    - a) atvinnuréttindaskírteini skipstjóra sem heimilar honum að stjórna skipi sem er 1600 brúttórumlestir að stærð eða meira (samanber alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla II/2); eða
    - b) atvinnuréttindaskírteini yfirvelstjóra sem heimilar honum að taka að sér það starf um borð í skipi þar sem afl aðalvélbúnaðar er 3000 kW eða meira (samanber alþjóðasamning um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), regla III/2); eða
    - c) lokið prófi sem skipaverkfræðingur, vélaverkfræðingur eða verkfræðingur/tæknifræðingur á sviði siglingamála og unnið sem slíkur í fimm ár að minnsta kosti,
  - hafa starfað til sjós í fimm ár að minnsta kosti sem yfirmaður á þilfari eða í vélarrúmi, eftir því sem við á, ef hann fellur undir a- eða b-lið hér að framan;eða:
  - hafa háskólagráðu frá aðildarríki á viðkomandi sviði eða sambærilega menntun, og
  - hafa fengið þjálfun og verið útskrifaður úr skóla fyrir skipaskoðunarmenn í aðildarríki, og
  - hafa starfað í að minnsta kosti tvö ár hjá lögbæru yfirvaldi aðildarríkis sem skoðunarmaður fánaríkis og hafa fengist við skoðun og vottun í samræmi við ákvæði SOLAS-samþykktarinnar frá 1974.
3. Viðurkenndir skoðunarmenn skulu hafa hæfni til að eiga munnleg og skrifleg samskipti við sjómenn á því tungumáli sem algengast er til sjós.
4. Viðurkenndir skoðunarmenn skulu hafa tilhlýðilega þekkingu á ákvæðum SOLAS-samþykktarinnar frá 1974 og viðeigandi starfsaðferðum í tilskipun þessari.
5. Viðurkenndir skoðunarmenn sem annast sérstakar skoðanir mega ekki hafa neinna viðskiptahagsmuna að gæta, hvorki í viðkomandi fyrirtæki né nokkru öðru fyrirtæki sem rekur áætlunarferðir til og frá viðkomandi gistiríki, né heldur í þeim ekjuferjum eða háhraðafarþegaförum sem skoðuð eru, og skoðunarmenn skulu ekki heldur vera ráðnir hjá eða taka að sér störf fyrir frjáls félagasamtök sem annast lögbundnar skoðanir eða flokkunarskoðanir eða gefa út skírteini fyrir viðkomandi ekjuferju eða háhraðafarþegafar.
6. Eftirlitsmenn sem ekki fullnægja viðmiðunum hér að framan geta einnig öðlast viðurkenningu ef þeir starfa hjá því lögbæra stjórnvaldi sem annast lögbundnar skoðanir eða hafnríkiseftirlitsskoðanir þann dag sem tilskipun 95/21/EB er samþykkt.