RICHTLIJN (EU) 2017/2110 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 15 november 2017

betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Uniewetgeving inzake een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen dateert van 1999. Die wetgeving moet worden bijgewerkt om rekening te houden met de vorderingen bij de uitvoering van de havenstaatcontroleregeling die is vastgesteld bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) en met de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van het op 26 januari 1982 in Parijs ondertekende Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole („Memorandum van Parijs").

(2) Uit een geschiktheidscontrole in het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) blijkt dat het Unierechtskader inzake de veiligheid van passagiersschepen voor een gemeenschappelijk veiligheidsniveau voor passagiersschepen in de Unie heeft gezorgd. Uit de controle blijkt ook dat door de wijze waarop het Unierecht inzake de veiligheid van passagiers zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld als reactie op verschillende behoeften en situaties, er een zekere mate van overlapping en dubbel werk is ontstaan, wat kan en moet worden gestroomlijnd en vereenvoudigd om de administratieve lasten voor reders te verminderen en om de van de maritieme instanties van de lidstaten verwachte inspanningen te rationaliseren.

(3) Waar mogelijk combineren de meeste lidstaten de verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-passagiersschepen reeds met andere soorten onderzoeken en inspecties, namelijk onderzoeken door de vlaggenstaat en inspecties in het kader van de havenstaatcontrole. Om het aantal inspecties verder te verminderen en ervoor te zorgen dat het schip of vaartuig maximaal beschikbaar is voor commerciële exploitatie, terwijl dezelfde strenge veiligheidsnormen gehandhaafd blijven, moeten vaartuigen die onderworpen zijn aan inspecties in het kader van de havenstaatcontrole binnen de werkingssfeer van Richtlijn 2009/16/EG worden gebracht. Het toepassingsgebied van deze richtlijn moet worden beperkt tot ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten verzekeren tussen havens in een lidstaat of tussen een haven in een lidstaat en een haven in een derde land, waarbij het schip onder de vlag van de betrokken lidstaat vaart. Op vaartuigen die worden ingezet op geregelde diensten met ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen tussen een lidstaat en een derde land, moet Richtlijn 2009/16/EG van toepassing zijn indien het vaartuig niet onder de vlag van de betrokken lidstaat vaart.

(4) Het concept „staat van ontvangst" is bij Richtlijn 1999/35/EG van de Raad ([4]) ingevoerd vóór de uitbreiding van de Unie in 2004 om de samenwerking met derde landen te vergemakkelijken. Dat concept is niet langer relevant en moet dus worden geschrapt.

([1]) PB C 34 van 2.2.2017, blz. 176.
([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 4 oktober 2017 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 23 oktober 2017.
([3]) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).
([4]) Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

(5) Richtlijn 1999/35/EG bepaalt dat de staten van ontvangst per periode van twaalf maanden een specifiek onderzoek en een onderzoek tijdens een geregelde dienst moeten verrichten. Deze eis diende ervoor te zorgen dat die twee inspecties worden verricht met voldoende tussentijd, maar uit de geschiktheidscontrole in het kader van het REFIT is gebleken dat dit niet altijd het geval is. Om de inspectieregeling te verduidelijken en voor een geharmoniseerd inspectiekader te zorgen dat een hoog veiligheidsniveau garandeert en tegelijkertijd rekening houdt met de gemeenschappelijke behoeften van de passagiersdiensten, moet worden verduidelijkt dat de twee jaarlijkse inspecties moeten plaatsvinden met regelmatige tussenpozen van ongeveer zes maanden. Indien het vaartuig operationeel is, mag de tijd tussen die opeenvolgende inspecties niet korter zijn dan vier maanden en niet langer dan acht maanden.

(6) Richtlijn 1999/35/EG heeft het over „onderzoeken" in plaats van „inspecties". Met het woord „onderzoek" wordt in internationale verdragen de plicht van vlaggenstaten bedoeld om toezicht te houden op de naleving door schepen van de internationale normen en, in voorkomend geval, certificaten af te geven of te verlengen. De speciale inspectieregeling voor ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten kan echter niet als een onderzoek worden beschouwd en de desbetreffende inspectieformulieren kunnen en mogen niet als zeewaardigheidscertificaten worden beschouwd. Daarom moet de term „onderzoek" worden vervangen door „inspectie" als wordt verwezen naar specifieke onderzoeken zoals momenteel bedoeld in Richtlijn 1999/35/EG.

(7) Gelet op hun specifieke risicoprofiel dient de regelmatige inspectie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheids-passagiersvaartuigen een prioriteit te zijn. Elke inspectie van binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/16/EG vallende ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen moet worden meegeteld bij het totale aantal jaarlijks door elke lidstaat uitgevoerde inspecties.

(8) De kosten in verband met inspecties die tot een uitvaarverbod voor vaartuigen leiden, moeten door de maatschappij worden gedragen.

(9) Om rekening te houden met de ontwikkelingen op internationaal niveau en de opgedane ervaring, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zo nodig handelingen vast te stellen tot niet-toepassing, in het kader van deze richtlijn, van wijzigingen aan de internationale instrumenten en tot actualisering van de technische eisen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([1]). Met name om een gelijke betrokkenheid bij de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die de gedelegeerde handelingen voorbereiden.

(10) Richtlijn 2009/16/EG moet worden gewijzigd om te bewerkstelligen dat de inhoud en de frequentie van inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen worden behouden. Specifieke bepalingen voor inspecties en verificaties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten die in aanmerking komen voor havenstaatcontrole, moeten derhalve worden opgenomen in Richtlijn 2009/16/EG.

(11) Bij de uitoefening van inspecties uit hoofde van Richtlijn 2009/16/EG wordt al het mogelijke gedaan om te vermijden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden.

(12) Het is belangrijk rekening te houden met de arbeids- en leefomstandigheden van de bemanning aan boord en met hun opleiding en kwalificaties, aangezien gezondheid, veiligheid en sociale overwegingen nauw met elkaar verbonden zijn.

(13) In het licht van de volledige monitoringcyclus van inspecties door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid moet de Commissie de tenuitvoerlegging van deze richtlijn uiterlijk zeven jaar na de uiterste datum voor de omzetting van deze richtlijn evalueren en hierover verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten samenwerken met de Commissie om alle voor die evaluatie vereiste informatie te verzamelen.

(14) Om niet aan zee grenzende lidstaten geen onevenredig grote administratieve lasten op te leggen, moet een de minimis-regel die lidstaten in staat stellen af te wijken van de bepalingen van deze richtlijn, wat betekent dat die lidstaten, voor zover zij voldoen aan bepaalde criteria, niet verplicht zijn deze richtlijn om te zetten.

(15) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het garanderen van de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten, niet voldoende kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten, gelet op de internemarktdimensie van het passagiersvervoer over zee en de

([1]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

grensoverschrijdende aard van de exploitatie van dergelijke schepen en vaartuigen in de Unie en op internationaal niveau, maar op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt door een gemeenschappelijk veiligheidsniveau tot stand te brengen en marktverstoring te vermijden, kan de Unie maatregelen vaststellen, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als vervat in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(16) Om de juridische duidelijkheid en samenhang te verbeteren en gezien het aantal wijzigingen, moet Richtlijn 1999/35/EG worden ingetrokken en Richtlijn 2009/16/EG dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die varen:

a) op een geregelde dienst tussen een haven van een lidstaat waarvan zij de vlag voeren en een haven in een derde land, of

b) op een geregelde dienst voor binnenlandse reizen in zeegebieden waarin schepen van klasse A mogen varen overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die onder Richtlijn 2009/16/EG vallen.

3. De lidstaten kunnen deze richtlijn toepassen op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die varen op een geregelde dienst voor binnenlandse reizen in andere dan de in lid 1, punt b), bedoelde zeegebieden.

4. Lidstaten zonder zeehavens die kunnen staven dat op jaarbasis minder dan 5 % van het totale aantal individuele vaartuigen dat gedurende de drie voorgaande jaren hun rivierhavens heeft aangedaan, passagiersschepen of hogesnelheidspassagiersvaartuigen zijn die onder deze richtlijn vallen, mogen van de bepalingen van deze richtlijn afwijken, behalve van de verplichting in de tweede alinea.

Die lidstaten zonder zeehavens delen de Commissie uiterlijk op 21 december 2019 het totale aantal vaartuigen en het aantal ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen mee dat hun havens gedurende de in de eerste alinea vermelde periode van drie jaar heeft aangedaan, en brengen de Commissie vervolgens jaarlijks op de hoogte van elke verdere wijziging van deze cijfers.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „ro-ro-passagiersschip": een schip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het vaartuig op en af te laten rijden en dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

2. „hogesnelheidspassagiersvaartuig": een vaartuig als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het SOLAS-verdrag van 1974, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

3. „SOLAS-verdrag van 1974": het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, met inbegrip van de protocollen en wijzigingen daarvan, in de meest actuele versie;

([1]) Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

4. „High Speed Craft Code": de „Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen", als vastgelegd bij Resolutie MSC.36 (63) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO van 20 mei 1994, of de Internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen van 2000 (HSC-code van 2000), als vastgelegd bij IMO-resolutie MSC.97 (73) van december 2000, in de meest actuele versie;

5. „HSSC": de „Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification" van de IMO, in de meest actuele versie;

6. „geregelde dienst": een reeks oversteken van een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersvaartuig ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

   a) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

   b) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

7. „zeegebied": een zeegebied of zeeroute als vastgesteld volgens artikel 4 van Richtlijn 2009/45/EG;

8. „certificaten":

   a) voor ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden gebruikt voor internationale reizen, de veiligheidscertificaten die zijn afgegeven volgens respectievelijk het SOLAS-verdrag van 1974 of de High Speed Craft Code, samen met de desbetreffende registers van uitrusting;

   b) voor ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden gebruikt voor binnenlandse reizen, de veiligheidscertificaten die zijn afgegeven overeenkomstig Richtlijn 2009/45/EG, samen met de desbetreffende registers van uitrusting;

9. „administratie van de vlaggenstaat": de bevoegde instanties van de staat onder wiens vlag het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig gerechtigd is te varen;

10. „binnenlandse reis": een reis in zeegebieden van een haven van een lidstaat naar dezelfde of een andere haven binnen die lidstaat;

11. „maatschappij": de organisatie of persoon die ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen die zijn opgelegd door de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie (ISM-code), in de actuele versie ervan, of, wanneer hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag van 1974 niet van toepassing is, de eigenaar van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig van de eigenaar heeft overgenomen;

12. „inspecteur": een werknemer in de overheidssector of andere persoon die door de bevoegde instantie van de lidstaat is gemachtigd om de in deze richtlijn bedoelde inspecties uit te voeren en aan die bevoegde instantie verantwoording verschuldigd is en voldoet aan de minimumcriteria bedoeld in bijlage XI bij Richtlijn 2009/16/EG;

13. „bevoegde instantie van de lidstaat": de door de lidstaat krachtens deze richtlijn aangewezen instantie die verantwoordelijk is voor de in het kader van deze richtlijn aan haar toegewezen taken.

Artikel 3

Inspecties vóór aanvang van de dienst

1. Voordat een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet op een geregelde dienst die onder deze richtlijn valt, voeren de bevoegde instanties van de lidstaten een inspectie uit die bestaat uit:

a) een controle van de naleving van de voorschriften van bijlage I, en

b) een inspectie overeenkomstig bijlage II, om zich ervan te vergewissen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan de voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst.

2. De inspectie vóór aanvang van de dienst wordt uitgevoerd door een inspecteur.

3. Wanneer een lidstaat daarom verzoekt, leveren maatschappijen vooraf het bewijs dat aan de voorschriften van bijlage I is voldaan, maar niet vroeger dan een maand voor de inspectie vóór aanvang van de dienst.

Artikel 4

Uitzonderingen op de verplichte inspectie vóór aanvang van de dienst

1. Bij inspecties vóór aanvang van de dienst kan een lidstaat beslissen bepaalde voorschriften of procedures van de bijlagen I en II met betrekking tot het jaarlijkse onderzoek of inspectie die de vlaggenstaat in de voorafgaande zes maanden heeft uitgevoerd niet toe te passen, mits de relevante procedures en richtsnoeren voor onderzoeken als gespecificeerd in de HSSC of procedures gericht op het verwezenlijken van hetzelfde doel zijn gevolgd. De lidstaten geven de betrokken informatie door aan de inspectiedatabank overeenkomstig artikel 10.

2. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet op een geregelde dienst, kan de lidstaat rekening houden met inspecties en onderzoeken die met betrekking tot dat ro-ro-passagiersschip of dat hogesnelheidspassagiersvaartuig zijn uitgevoerd ten behoeve van een andere onder deze richtlijn vallende geregelde dienst. Wanneer de lidstaat genoegen neemt met die eerdere inspecties en onderzoeken en van mening is dat zij relevant zijn voor de nieuwe exploitatieomstandigheden, hoeven de in artikel 3, lid 1, bedoelde inspecties niet te worden uitgevoerd voordat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

3. Op verzoek van een maatschappij kunnen de lidstaten vooraf bevestigen dat zij ermee instemmen dat de voorgaande inspecties en onderzoeken relevant zijn voor de nieuwe operationele omstandigheden.

4. Indien door onvoorziene omstandigheden er een dringende behoefte is om snel een vervangend ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersvaartuig in te zetten teneinde de continuïteit van de dienst te verzekeren en lid 2 niet van toepassing is, kan de lidstaat toestemming geven om het ro-ro-passagiersschip of het vaartuig te gebruiken, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) een visuele inspectie en documentencontrole leidt niet tot het vermoeden dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet voldoet aan de voorschriften voor een veilige exploitatie, en

b) de lidstaat voltooit de inspectie vóór aanvang van de dienst als bedoeld in artikel 3, lid 1, binnen één maand.

Artikel 5

Regelmatige inspecties

1. De lidstaten verrichten eens in de twaalf maanden:

a) een inspectie overeenkomstig bijlage II, en

b) een inspectie tijdens een geregelde dienst, die niet eerder dan vier maanden, maar niet later dan acht maanden na de in punt a) genoemde inspectie plaatsvindt en betrekking heeft op de in bijlage III genoemde punten en, naargelang het professionele oordeel van de inspecteur, voldoende punten van de bijlagen I en II, zodat kan worden gewaarborgd dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig blijft voldoen aan alle voorschriften voor een veilige exploitatie.

Een overeenkomstig artikel 3 uitgevoerde inspectie vóór aanvang van de dienst wordt beschouwd als een inspectie voor de toepassing van punt a).

2. De in lid 1, onder a), bedoelde inspectie kan naar goeddunken van de lidstaat worden uitgevoerd tegelijkertijd of in combinatie met het jaarlijkse onderzoek door de vlaggenstaat, mits de relevante procedures en richtsnoeren voor onderzoeken als gespecificeerd in de HSSC of volgens procedures met hetzelfde doel worden gevolgd.

3. Een lidstaat verricht een inspectie overeenkomstig bijlage II telkens als het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig ingrijpende reparaties, verbouwingen of aanpassingen ondergaat of wanneer een verandering van beheer of een overgang naar een andere klasse plaatsvindt. De lidstaat kan het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig bij een verandering van beheer of een overgang naar een andere klasse evenwel vrijstellen van de in de eerste zin van dit lid voorgeschreven inspectie na rekening te hebben gehouden met eerder uitgevoerde inspecties van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig en mits die verandering of overgang niet van invloed is op de veilige exploitatie van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig.

Artikel 6

Inspectieverslag

1. Nadat een inspectie overeenkomstig deze richtlijn is uitgevoerd, stelt de inspecteur een verslag op conform bijlage IX van Richtlijn 2009/16/EG.

2. De in het verslag opgenomen informatie wordt meegedeeld aan de in artikel 10 bedoelde inspectiedatabank. De kapitein ontvangt een kopie van het inspectieverslag.

Artikel 7

Verhelpen van tekortkomingen, uitvaarverbod en opschorting van inspectie

1. De lidstaten zorgen ervoor dat elke tekortkoming die tijdens een overeenkomstig deze richtlijn uitgevoerde inspectie is bevestigd of ontdekt, wordt verholpen.

2. Indien de tekortkomingen een duidelijk gevaar inhouden voor de gezondheid of de veiligheid of een onmiddellijk gevaar inhouden voor de gezondheid of het leven, het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig, de bemanning en de passagiers, zorgt de bevoegde instantie van de lidstaat ervoor dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig een uitvaarverbod wordt opgelegd. De kapitein ontvangt een afschrift van dat verbod.

3. Het uitvaarverbod wordt pas opgeheven als de tekortkoming en het gevaar naar het oordeel van de bevoegde instantie van de lidstaat zijn verholpen of als de bevoegde instantie van de lidstaat heeft vastgesteld dat het schip of vaartuig, onder eventuele noodzakelijke voorwaarden, kan uitvaren of de activiteit mag hervatten zonder gevaar voor de veiligheid en gezondheid van de passagiers en de bemanning of voor het ro-ro-passagiersschip, het hogesnelheidspassagiersvaartuig of andere schepen.

4. Indien een in lid 2 bedoelde tekortkoming niet zonder meer kan worden verholpen in de haven waar zij is bevestigd of ontdekt, kan de bevoegde instantie van de lidstaat het schip of vaartuig toestaan verder te varen naar een geschikte reparatiewerf waar de tekortkoming wel zonder meer kan worden verholpen.

5. Indien de algemene toestand van een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig duidelijk niet aan de normen voldoet, kan de bevoegde instantie van de lidstaat in uitzonderlijke omstandigheden de inspectie van dat schip of vaartuig opschorten totdat de maatschappij de nodige maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet langer een manifest gevaar oplevert voor de veiligheid of de gezondheid of niet langer een onmiddellijke bedreiging vormt voor het leven van de bemanning en de passagiers of om ervoor te zorgen dat het voldoet aan de desbetreffende eisen van de toepasselijke internationale verdragen.

6. Indien de bevoegde instantie van de lidstaat de inspectie overeenkomstig lid 5 opschort, geldt voor het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig automatisch een uitvaarverbod. Het uitvaarverbod wordt opgeheven indien de inspectie is hervat en met succes is afgerond, en indien aan de voorwaarden van lid 3 van dit artikel en artikel 9, lid 2, is voldaan.

7. Ter vermijding van een havencongestie kan de bevoegde instantie van de lidstaat toestaan dat een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig waarvoor een uitvaarverbod geldt, naar een ander deel van de haven wordt verplaatst als dat op een veilige manier kan gebeuren. Het risico op havencongestie is echter geen criterium om een uitvaarverbod op te leggen dan wel op te heffen. Havenautoriteiten of haveninstanties faciliteren de opvang van dergelijke schepen.

Artikel 8

Recht op beroep

1. De maatschappij heeft het recht beroep in te stellen tegen een uitvaarverbod dat door de bevoegde instantie van de lidstaat wordt opgelegd. Een beroep heeft geen opschortende werking, behalve als overeenkomstig het nationale recht voorlopige maatregelen worden toegestaan. Overeenkomstig hun nationale wetgeving moeten de lidstaten daartoe passende procedures instellen en handhaven.

2. De bevoegde instantie van de lidstaat informeert de kapitein van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig waarvoor een uitvaarverbod geldt, over het recht op beroep en de toepasselijke procedures. Wanneer ten gevolge van een beroep een uitvaarverbod wordt ingetrokken of gewijzigd, zorgen de lidstaten ervoor dat de in artikel 10 bedoelde inspectiedatabank onverwijld wordt bijgewerkt.

Artikel 9

Kosten

1. Indien tijdens de in de artikelen 3 en 5 bedoelde inspecties tekortkomingen worden bevestigd of ontdekt die een uitvaarverbod rechtvaardigen, worden alle met de inspecties verband houdende kosten door de maatschappij gedragen.

2. Het uitvaarverbod wordt pas opgeheven nadat de volledige betaling heeft plaatsgevonden of een toereikende waarborg voor de terugbetaling van de kosten is verstrekt.

Artikel 10

Inspectiedatabank

1. De Commissie zorgt voor de ontwikkeling, het onderhoud en de bijwerking van een inspectiedatabank waarop alle lidstaten zijn aangesloten en waarin alle informatie is opgeslagen die nodig is voor de toepassing van het bij deze richtlijn ingestelde inspectiesysteem. Deze databank wordt opgezet op basis van de in artikel 24 van Richtlijn 2009/16/EG bedoelde inspectiedatabank en dient over soortgelijke functies te beschikken.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de informatie van de overeenkomstig deze richtlijn uitgevoerde inspecties, waaronder informatie over tekortkomingen en uitvaarverboden, onverwijld wordt overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid of het uitvaarverbod is opgeheven. Met betrekking tot de bijzonderheden van de informatie zijn de bepalingen van bijlage XIII bij Richtlijn 2009/16/EG van overeenkomstige toepassing.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de informatie die is overgebracht naar de inspectiedatabank binnen 72 uur worden gevalideerd met het oog op de bekendmaking ervan.

4. De Commissie zorgt ervoor dat via de inspectiedatabank alle relevante gegevens met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn kunnen worden opgevraagd op basis van de door de lidstaten verstrekte inspectiegegevens.

5. De lidstaten hebben toegang tot alle in de inspectiedatabank geregistreerde gegevens die relevant zijn voor de toepassing van het bij deze richtlijn en bij Richtlijn 2009/16/EG ingestelde inspectiesysteem.

Artikel 11

Sancties

De lidstaten stellen de voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van nationale bepalingen die zijn vastgesteld op grond van deze richtlijn en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 12

Wijzigingsprocedure

1. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen bij deze richtlijn, om rekening te houden met de internationale ontwikkelingen, met name binnen de IMO, en om op grond van de opgedane ervaring de technische voorschriften te verbeteren.

2. In uitzonderlijke omstandigheden, en indien terdege gemotiveerd door een adequate analyse door de Commissie en ter voorkoming van een ernstige en onaanvaardbare dreiging voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu, dan wel ter voorkoming van een onverenigbaarheid met de maritieme wetgeving van de Unie, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn in die zin te wijzigen dat een wijziging van de in artikel 2 bedoelde internationale instrumenten in het kader van deze richtlijn niet wordt toegepast.

Die gedelegeerde handelingen moeten uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betreffende wijziging of de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging worden vastgesteld. In de periode voorafgaand aan de inwerkingtreding van een dergelijke gedelegeerde handeling nemen de lidstaten geen initiatieven om die wijziging op te nemen in hun nationale wetgeving of om de wijziging van het betrokken internationaal instrument toe te passen.

Artikel 13

Uitoefening van bevoegdheidsdelegatie

1. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van zeven jaar met ingang van 20 december 2017. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van zeven jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van een termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 14

Wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG

Richtlijn 2009/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Aan artikel 2 worden de volgende punten toegevoegd:

„25. „ro-ro-passagiersschip": een schip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het vaartuig op en af te laten rijden, en dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

26. „hogesnelheidspassagiersvaartuig": een vaartuig als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het SOLAS-verdrag van 1974, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

27. „geregelde dienst": een reeks oversteken van een ro-ro-passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersvaartuig ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaatsvinden:

i) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;".

2) Aan artikel 3, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Deze richtlijn is eveneens van toepassing op inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden uitgevoerd buiten een haven of ankerplaats tijdens een geregelde dienst overeenkomstig artikel 14 bis.".

3) In artikel 13 wordt de inleidende zin vervangen door:

„De lidstaten zorgen ervoor dat schepen die overeenkomstig artikel 12 of artikel 14 bis voor inspectie zijn geselecteerd, als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen:".

4) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„*Artikel 14 bis*

Inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op een geregelde dienst

1. Ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden ingezet op een geregelde dienst komen in aanmerking voor inspecties overeenkomstig de termijnen en andere voorschriften van bijlage XVII.

2. De lidstaten houden bij het plannen van inspecties van ro-ro-passagiersschepen of hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar behoren rekening met het vaar- en onderhoudsschema van het ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig.

3. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig overeenkomstig bijlage XVII aan een inspectie is onderworpen, wordt die inspectie in de inspectiedatabank geregistreerd en in aanmerking genomen voor de toepassing van de artikelen 10, 11 en 12 en om de naleving van de inspectieverplichting van elke lidstaat te berekenen. De inspectie wordt meegeteld voor het totale aantal jaarlijkse inspecties dat elke lidstaat overeenkomstig artikel 5 moet uitvoeren.

4. Artikel 9, lid 1, artikel 11, punt a), en artikel 14 zijn niet van toepassing op ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op een geregelde dienst die overeenkomstig dit artikel wordt geïnspecteerd.

5. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat ro-ro-passagiersschepen of hogesnelheidspassagiersvaartuigen die overeenkomstig artikel 11, punt b), aan een aanvullende inspectie worden onderworpen, worden geselecteerd voor een inspectie overeenkomstig bijlage I, deel II, punten 3A, c), en 3B, c). Overeenkomstig onderhavig lid uitgevoerde inspecties laten het inspectie-interval zoals bepaald in punt 2 van bijlage XVII onverlet.

6. De inspecteur van de bevoegde instantie van de havenstaat kan ermee instemmen om tijdens een inspectie van een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig door een havenstaatinspecteur van een andere lidstaat als waarnemer te worden vergezeld. Indien de vlaggenstaat van het vaartuig een lidstaat is, nodigt de havenstaat op verzoek een vertegenwoordiger van de vlaggenstaat uit om bij de inspectie als waarnemer aanwezig te zijn.”.

5) In artikel 15 wordt lid 3 geschrapt.

6) In artikel 16 wordt lid 1 vervangen door:

„1. Een lidstaat weigert de toegang tot zijn havens en ankerplaatsen van elk schip dat:

— vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de zwarte lijst, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 36 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van Parijs heeft ondertekend, of

— vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad in de grijze lijst, vastgesteld overeenkomstig het Memorandum van Parijs op basis van in de inspectiedatabank geregistreerde informatie die jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat meer dan twee keer is aangehouden in de loop van de afgelopen 24 maanden in een haven of ankerplaats van een lidstaat of een staat die het Memorandum van Parijs heeft ondertekend.

De eerste alinea is niet van toepassing in de in artikel 21, lid 6, genoemde omstandigheden.

De weigering van toegang geldt zodra het schip de haven of ankerplaats heeft verlaten waar het voor een derde keer is aangehouden en waar een weigering van toegang is uitgevaardigd.”.

7) De volgende bijlage wordt toegevoegd:

„*BIJLAGE XVII*

Inspecties van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op een geregelde dienst

1.1. Voordat een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet op een geregelde dienst die onder deze richtlijn valt, voeren de lidstaten een inspectie uit overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn (EU) 2017/2110 (*), om ervoor te zorgen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan de voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst.

1.2. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig op een geregelde dienst wordt ingezet, kan de betrokken lidstaat rekening houden met inspecties die een andere lidstaat in de afgelopen acht maanden met betrekking tot dat ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig heeft uitgevoerd ten behoeve van een andere onder deze richtlijn vallende geregelde dienst, mits de lidstaat in elk geval van oordeel is dat die eerdere inspecties relevant zijn voor de nieuwe exploitatieomstandigheden en dat tijdens die inspecties aan de noodzakelijke voorschriften voor de veilige exploitatie van een geregelde dienst was voldaan. De in punt 1.1 bedoelde inspecties hoeven niet te worden toegepast vooraleer het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

1.3. Indien er door onvoorziene omstandigheden een dringende behoefte is om snel een vervangend ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig in te zetten om de continuïteit van de dienst te verzekeren en punt 1.2 niet van toepassing is, kan de lidstaat toestemming geven om het passagiersschip of het vaartuig te gebruiken, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) een visuele inspectie en documentencontrole leidt niet tot het vermoeden dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet voldoet aan de voorschriften voor een veilige exploitatie, en

b) de lidstaat verricht de inspectie vóór aanvang van de dienst als bedoeld in artikel 3, lid 1, van Richtlijn (EU) 2017/2110, binnen één maand.

2. De lidstaten verrichten eenmaal per jaar, zij het niet eerder dan vier maanden en niet later dan acht maanden na de vorige inspectie:

a) een inspectie, met inachtneming van de voorschriften van bijlage II bij Richtlijn (EU) 2017/2110, en van Verordening (EU) nr. 428/2010 (**) van de Commissie, voor zover van toepassing, en

b) een inspectie tijdens een geregelde dienst. Die inspectie omvat de in bijlage III bij Richtlijn (EU) 2017/2110, genoemde punten en, naargelang het professionele oordeel van de inspecteur, voldoende punten van de bijlagen I en II bij Richtlijn (EU) 2017/2110 teneinde zich ervan te vergewissen dat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig nog steeds voldoet aan alle voorschriften voor een veilige exploitatie.

3. Wanneer een ro-ro-passagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig niet is geïnspecteerd in overeenstemming met punt 2, wordt het ro-ro-passagiersschip en hogesnelheidspassagiersvaartuig als behorende tot prioriteitsklasse I beschouwd.

4. Een overeenkomstig punt 1.1. uitgevoerde inspectie wordt beschouwd als een inspectie voor de toepassing van punt 2, a), van deze bijlage.

(*) Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

(**) Verordening (EU) nr. 428/2010 van de Commissie van 20 mei 2010 ter uitvoering van artikel 14 van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de uitgebreide inspectie van schepen betreft (PB L 125 van 21.5.2010, blz. 2).".

Artikel 15

Intrekking

Richtlijn 1999/35/EG wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage IV.

Artikel 16

Evaluatie

De Commissie evalueert de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en deelt de resultaten van die evaluatie uiterlijk 21 december 2026 mee aan het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 17

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 21 december 2019 de nodige bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Die bepalingen worden toegepast vanaf 21 december 2019.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 19

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 15 november 2017.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

BIJLAGE I

SPECIFIEKE VEREISTEN VOOR VAARTUIGEN OP GEREGELDE DIENSTEN

(zoals bedoeld in de artikelen 3 en 5)

De volgende punten dienen te worden gecontroleerd:

1. de kapitein krijgt vóór het vertrek van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig passende informatie over de beschikbaarheid van walsystemen voor navigatieondersteuning en andere informatiesystemen die hem zullen helpen de reizen veilig uit te voeren, en hij gebruikt de door de lidstaten opgezette navigatieondersteunings- en informatiesystemen;

2. de relevante bepalingen van de paragrafen 2 tot en met 6 van MSC/Circ. 699 van 17 juli 1995 „Herziene richtsnoeren voor veiligheidsinstructies aan passagiers" worden toegepast;

3. op een gemakkelijk toegankelijke plaats is een tabel met de arbeidsorganisatie aan boord opgehangen, die het volgende omvat:

   a) het rooster voor de dienst op zee en de dienst in de haven, en

   b) de maximumwerktijd of de vereiste minimumrusttijd voor het wachtdoende personeel;

4. de kapitein wordt niet belemmerd bij het nemen van beslissingen die naar zijn professioneel oordeel noodzakelijk zijn voor een veilige navigatie en exploitatie, met name bij slecht weer en hoge zee;

5. de kapitein houdt een rapport bij over de navigatieactiviteiten en incidenten die van belang zijn voor een veilige navigatie;

6. elke schade aan of blijvende doorbuiging van de rompdeuren en bijbehorende rompbeplating die de integriteit van het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig kunnen aantasten en alle tekortkomingen bij de borging van deze deuren worden onmiddellijk gerapporteerd aan de administratie van de vlaggenstaat en de havenstaat en worden onmiddellijk tot hun tevredenheid gerepareerd;

7. er is een bijgewerkt vaarplan beschikbaar voordat het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig zijn reis aanvangt en bij het opmaken van het vaarplan wordt ten volle rekening gehouden met de richtsnoeren van Resolutie A.893 (21) van de algemene vergadering van de IMO van 25 november 1999, „Richtsnoeren voor vaarplanning";

8. algemene informatie over de aan boord beschikbare diensten en hulp voor ouderen en personen met een beperking wordt meegedeeld aan de passagiers en beschikbaar gesteld in een voor personen met een visuele beperking geschikte vorm.

BIJLAGE II

PROCEDURES VOOR INSPECTIES

(zoals bedoeld in de artikelen 3 en 5)

1. Bij de inspecties moet erop worden toegezien dat de door of namens de vlaggenstaat vastgestelde wettelijke vereisten worden nageleefd, met name inzake constructie, indeling en stabiliteit, machines en elektrische installaties, lading en stabiliteit, brandbeveiliging, maximumaantal passagiers, reddingsmiddelen en het vervoer van gevaarlijke goederen, radiocommunicatie en navigatie. Daartoe omvatten de inspecties het volgende:

   — starten van het noodaggregaat,

   — inspecteren van de noodverlichting,

   — inspecteren van de noodvoeding voor de radio-installaties,

   — testen van het boordomroepsysteem,

   — brandoefening, met inbegrip van een demonstratie dat men in staat is de persoonlijke brandweeruitrusting te gebruiken,

   — bedienen van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding,

   — testen van de op afstand bediende noodstop voor de brandstofvoorziening naar ketels en hoofd- en hulpmotoren, en voor de ventilatie,

   — testen van de bediening op afstand en ter plaatse voor het sluiten van de brandkleppen,

   — testen van de branddetectie- en -alarmsystemen,

   — testen van de branddeuren om te zien of die naar behoren sluiten,

   — de werking van de lenspompen,

   — sluiten van de waterdichte deuren in de schotten, zowel op afstand als ter plaatse,

   — demonstratie waaruit blijkt dat bemanningsleden op sleutelposten op de hoogte zijn van de instructies voor schadebeperking,

   — strijken van ten minste één hulpverleningsboot en één reddingsboot; starten en testen van hun voortstuwings- en besturingssysteem; weer ophalen en terugplaatsen op hun opstellingsplaats,

   — nagaan of alle reddingsboten en hulpverleningsboten overeenstemmen met de inventaris,

   — testen van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting van het schip of vaartuig.

2. Bij inspecties moet er vooral op worden gelet of de bemanningsleden vertrouwd zijn en efficiënt omgaan met de veiligheidsprocedures, noodprocedures, onderhoud, werkpraktijken, veiligheid van passagiers, procedures op de brug en handelingen met betrekking tot lading en voertuigen. Er moet worden gecontroleerd of zeevarenden in staat zijn om opdrachten en instructies te begrijpen en, voor zover van toepassing, te geven, en om te rapporteren in de gemeenschappelijke werktaal, zoals vastgesteld in het scheepsjournaal. Documenten die aantonen dat bemanningsleden met succes een speciale opleiding hebben gevolgd, dienen te worden gecontroleerd, met name met betrekking tot:

   — het omgaan met grote groepen mensen,

   — het met het schip vertrouwd maken,

   — veiligheidsopleiding voor personeel dat belast is met de zorg voor de veiligheid van de passagiers in passagiersruimten, met name die van ouderen en mensen met een beperking in een noodsituatie, en

   — crisisbeheer en menselijk gedrag.

   Bij de inspectie wordt beoordeeld of de dienstroosters onredelijke vermoeidheid veroorzaken, vooral bij het wachtdoende personeel.

3. Vaarbevoegdheidsbewijzen van bemanningsleden aan boord van schepen die onder deze richtlijn vallen, dienen te voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

([1]) Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33).

BIJLAGE III

INSPECTIEPROCEDURES TIJDENS EEN GEREGELDE DIENST

(zoals bedoeld in artikel 5)

Wanneer inspecties worden uitgevoerd tijdens een geregelde dienst dient het volgende te worden gecontroleerd:

1. Passagiersgegevens

   Controleren hoe wordt gewaarborgd dat het aantal passagiers waarvoor het ro-ro-passagiersschip of het hogesnelheidspassagiersvaartuig (hierna „het schip" genoemd) is gecertificeerd, niet wordt overschreden en of de wijze van registratie van passagiersgegevens strookt met Richtlijn 98/41/EG van de Raad ([1]). Controleren hoe de informatie over het totale aantal passagiers aan de kapitein wordt doorgegeven en, in voorkomend geval, hoe passagiers die een retourtrip maken zonder aan wal te gaan, worden meegeteld in het totale aantal dat de terugreis maakt.

2. Informatie over belading en stabiliteit

   Indien van toepassing, controleren of er betrouwbare instrumenten voor het meten van de diepgang zijn geïnstalleerd en in gebruik zijn. Controleren of er maatregelen zijn genomen om ervoor te zorgen dat het schip niet overbelast wordt en het water niet boven de toepasselijke indelingslastlijn komt. Controleren of de belading en stabiliteitsbeoordeling volgens de voorschriften zijn gebeurd. Controleren of goederenvoertuigen en andere lading worden gewogen, indien dat is vereist, en of de cijfers voor belading en stabiliteitsbeoordeling aan het schip worden doorgegeven. Controleren of de documenten voor het gebruik bij beschadiging (damage control plans) permanent zijn uitgehangen en of de scheepsofficieren daarover instructieboekjes hebben ontvangen.

3. Vaarklaar maken

   Controleren van de naleving van de procedure volgens welke het schip vaarklaar wordt gemaakt voordat het de ligplaats verlaat — dit moet een positieve rapportageprocedure omvatten waarbij wordt bevestigd dat alle wind- en waterdichte deuren in de romp gesloten zijn. Controleren of alle deuren van de voertuigdekken gesloten zijn voordat het schip de ligplaats verlaat, dan wel net lang genoeg open blijven om het sluiten van de boegklep mogelijk te maken; controleren van de sluitingsmiddelen van de boeg-, achter- en zijdeuren, en van de aanwezigheid van verklikkerlichten en videobewaking om op de navigatiebrug de stand van de deuren aan te geven. Eventuele problemen met de werking van de verklikkerlichten, vooral problemen met de schakelaars bij de deuren, dienen te worden geverifieerd en gerapporteerd.

4. Veiligheidsmededelingen

   Controleren van de vorm van de routineveiligheidsmededelingen en de opgehangen instructies en aanwijzingen over noodprocedures in de toepasselijke taal of talen. Controleren of de routineveiligheidsmededelingen aan het begin van de reis worden gedaan en op alle voor het publiek toegankelijke plaatsen, inclusief de open dekken, kunnen worden gehoord.

5. Aantekeningen in het journaal

   Controleren of in het journaal melding wordt gemaakt van het sluiten van de deuren van boeg en achtersteven en van andere wind- en waterdichte deuren, van de oefeningen met de deuren in de waterdichte schotten, van de beproeving van de stuurinrichting enz. Ook diepgang, uitwatering en stabiliteit dienen te worden genoteerd, alsmede de gemeenschappelijke werktaal van de bemanning.

6. Gevaarlijke goederen

   Controleren of gevaarlijke of verontreinigende goederen volgens de desbetreffende voorschriften worden vervoerd en met name of een verklaring betreffende gevaarlijke of verontreinigende goederen is verstrekt samen met een ladingsbrief of laadplan waarop hun plaats aan boord staat aangegeven. Controleren of de desbetreffende lading door een passagiersschip mag worden vervoerd, en of de gevaarlijke of verontreinigende goederen op de juiste wijze zijn gemerkt, geëtiketteerd, geladen, gestuwd en afgezonderd.

   Controleren of voertuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, van de juiste opschriften zijn voorzien en goed zijn vastgezet. Controleren of op de wal een kopie van de ladingsbrief of het laadplan beschikbaar is als er gevaarlijke of verontreinigende goederen worden vervoerd. Controleren of de kapitein op de hoogte is van

([1]) Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

de meldingsvoorschriften van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en van de instructies inzake de te volgen noodprocedures en de eerste hulp bij ongevallen met gevaarlijke goederen of de zee verontreinigende stoffen. Controleren of het ventilatiesysteem op de voertuigdekken steeds in werking is, en in verhoogde werking wanneer de voertuigmotoren draaien, en of er op de brug een of andere indicatie is die laat zien of de ventilatie van de voertuigdekken in werking is.

7. Vastzetten van vrachtwagens

Controleren hoe vrachtwagens worden vastgezet, bijvoorbeeld groepsgewijs of met afzonderlijke sjorringen. Controleren of er voldoende sterke bevestigingspunten zijn. Controle van de voorzieningen voor het vastzetten van vrachtwagens bij zwaar weer of verwacht zwaar weer. Controleren hoe touringcars en motorfietsen worden vastgezet. Controleren of op het schip een handleiding aanwezig is voor het vastzetten van lading.

8. Voertuigdekken

Controleren of de ruimten van bijzondere aard en de ro-ro-laadruimten voortdurend worden bewaakt door middel van wachtrondes of een videobewakingssysteem, om erop toe te zien dat voertuigen niet gaan schuiven tijdens zwaar weer en of er geen onbevoegden in deze ruimten komen. Controleren of branddeuren en toegangsdeuren gesloten worden gehouden en er waarschuwingen zijn opgehangen dat de passagiers niet op de voertuigdekken mogen komen zolang het schip op zee is.

9. Sluiten van de waterdichte deuren

Controleren of de in de bedieningsinstructies van het schip voorgeschreven gedragslijn voor de deuren in de waterdichte schotten wordt gevolgd. Controleren of de vereiste oefeningen worden uitgevoerd. Controleren of het bedieningsorgaan op de brug voor de waterdichte deuren, indien mogelijk, op „local" wordt gehouden. Controleren of de deuren bij beperkt zicht en in gevaarlijke situaties gesloten worden gehouden. Controleren of de bemanningsleden geleerd hebben de deuren op de juiste wijze te bedienen en op de hoogte zijn van de gevaren van verkeerd gebruik.

10. Brandrondedienst

Controleren of er een doeltreffende brandrondedienst wordt onderhouden, zodat een eventuele brand snel kan worden ontdekt. Dat geldt ook voor de ruimten van bijzondere aard waar geen vast branddetectie- en brandalarmsysteem is geïnstalleerd. Die ruimten mogen op de onder punt 8 aangegeven wijze worden bewaakt.

11. Communicatie in noodsituaties

Controleren of er volgens de monsterrol voldoende bemanningsleden zijn om passagiers in een noodsituatie bij te staan en of de bemanningsleden gemakkelijk als zodanig herkenbaar zijn en in staat zijn in een noodsituatie met passagiers te communiceren, waarbij moet worden gekeken naar een passende en toereikende combinatie van de volgende factoren:

a) de taal of talen, afgestemd op de meest voorkomende nationaliteiten van de passagiers die op een bepaalde route worden vervoerd;

b) de waarschijnlijkheid dat een basiswoordenschat Engels kan dienen om elementaire instructies te geven aan een passagier die hulp nodig heeft, ongeacht of de passagier en het bemanningslid een gemeenschappelijke taal hebben;

c) de eventuele behoefte om in een noodsituatie op een andere manier te communiceren (bv. een demonstratie, aanwijzingen met de hand, de aandacht vestigen op de vindplaats van de instructies, verzamelpunten, reddingsmiddelen of evacuatieroutes, wanneer mondelinge communicatie niet mogelijk is);

d) de vraag of er aan de passagiers in hun moedertaal of -talen volledige veiligheidsinstructies zijn verstrekt;

e) de talen waarin tijdens een noodsituatie of oefening mededelingen kunnen worden omgeroepen om de passagiers essentiële aanwijzingen te geven en het de bemanningsleden gemakkelijker te maken de passagiers te helpen.

12. Gemeenschappelijke werktaal voor de bemanning

Controleren of er een werktaal is vastgesteld met het oog op de doeltreffende uitvoering van de veiligheidstaken van de bemanning, en of deze werktaal in het scheepsjournaal genoteerd is.

([1]) Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

13. Veiligheidsuitrusting

Controleren of de reddings- en brandbestrijdingsmiddelen, met inbegrip van de branddeuren en andere gemakkelijk controleerbare constructieve brandveiligheidsvoorzieningen, in orde zijn. Controleren of de brandbestrijdingsinstructies permanent zijn opgehangen dan wel of de scheepsofficieren de desbetreffende instructieboekjes ter informatie hebben ontvangen. Controleren of de reddingsvesten op geschikte plaatsen zijn opgeborgen en de opbergplaatsen van de reddingsvesten voor kinderen gemakkelijk herkenbaar zijn. Controleren of de lading van voertuigen niet de werking belemmert van brandblusinstallaties, noodafsluiters, bedieningsorganen van de stormkleppen enz. die eventueel op de voertuigdekken aanwezig zijn.

14. Navigatie- en radiocommunicatieapparatuur

Controleren of de navigatie- en radiocommunicatieapparatuur, waaronder EPIRB's, goed werkt.

15. Extra noodverlichting

Controleren of er aanvullende noodverlichting is geïnstalleerd indien dat is vereist en of er een register van gebreken wordt bijgehouden.

16. Ontsnappingsvoorzieningen

Controleren of de ontsnappingsvoorzieningen, met inbegrip van de vluchtwegen, volgens de regels gemarkeerd zijn en of de verlichting daarvan zowel vanuit de hoofdvoeding als de noodvoeding gewaarborgd is. Controleren van de maatregelen die moeten beletten dat voertuigen worden geparkeerd op vluchtroutes die over of langs voertuigdekken lopen. Controleren of uitgangen, met name uitgangen van belastingvrije winkels, die soms door stapels goederen worden versperd, worden vrijgehouden.

17. Schoonhouden van de machinekamer

Controleren of de machinekamer conform de onderhoudsprocedures schoon wordt gehouden.

18. Afvalverwijdering

Controleren of de voorzieningen voor het verwerken en verwijderen van afval voldoende zijn.

19. Planmatig onderhoud

Controleren of alle maatschappijen specifieke permanente opdrachten hebben, met een systeem van planmatig onderhoud, voor alle zones die belangrijk zijn voor de veiligheid, met inbegrip van de boeg-, achter- en zijdeuren en hun sluitmiddelen, maar ook voor de machinekamer en de veiligheidsuitrusting. Controleren of er schema's zijn voor het periodiek controleren van alle onderdelen, om de veiligheid op het allerhoogste peil te houden. Controleren of er procedures zijn voor het registreren van tekortkomingen en de bevestiging dat die naar behoren zijn verholpen, zodat de kapitein en de aangewezen persoon aan wal binnen de managementstructuur van de maatschappij op de hoogte worden gebracht van de tekortkomingen en worden ingelicht wanneer die binnen een bepaalde tijd zijn verholpen. Controleren of de periodieke controle van de goede werking van het sluitsysteem van de binnenste en buitenste boegdeur ook de verklikkerlichten, bewakingsapparatuur en spuigaten in de ruimten tussen de boegklep en de binnendeur omvat, en in het bijzonder de sluitmechanismen en de bijbehorende hydraulische systemen.

20. Maken van een reis

Tijdens een reis moet van de gelegenheid worden gebruikgemaakt om te controleren op overbezetting, waarbij wordt gekeken naar de beschikbare zitplaatsen en de versperring van doorgangen, trappen en nooduitgangen door bagage of door passagiers die geen zitplaats vinden. Gecontroleerd moet worden of passagiers het voertuigdek hebben verlaten voordat het schip afvaart en of zij niet eerder toegang krijgen dan vlak voor het afmeren.

BIJLAGE IV

CORRELATIETABEL

Richtlijn 1999/35/EG	Deze richtlijn
Artikel 1	—
Artikel 2, punten a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) en r)	Artikel 2, punten 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 en 12
Artikel 2, punten c), i), k), l), n), p), q), s)	—
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	—
Artikel 5, punt 1, a)	Artikel 3
Artikel 5, punt 1, b) en artikel 5, punt 2	—
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8, lid 1	Artikel 5, lid 1
Artikel 8, lid 2	Artikel 5, lid 3
Artikel 8, lid 3	Artikel 9, lid 1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10, lid 1, punten a), b) en c)	Artikel 7
Artikel 10, lid 1, punt d)	—
Artikel 10, lid 2	Artikel 7
Artikel 10, lid 3	Artikel 8
Artikel 10, lid 4	—
Artikel 11, leden 1, 2, 3, 4, 5, 7 en 8	—
Artikel 11, lid 6	Artikel 6, lid 1
Artikel 13, leden 1, 2, 4 en 5	—
Artikel 13, lid 3	Artikel 6, lid 2, en artikel 10
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Bijlage I	Bijlage I