



DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 68

(1999-2000)

---

**Om samtykke til godkjenning av EØS-  
komiteens beslutning nr. 179/1999 av  
17. desember 1999 om endring av EØS-  
avtalens vedlegg XIII (transport)**

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 26. mai 2000, godkjent  
i statsråd samme dag.*

## 1 Bakgrunn

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 179/1999 av 17. desember 1999 ble det besluttet å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) til også å omfatte rådsdirektiv 1999/35/EF om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetraffic.

Bakgrunnen for direktivet er ønsket om å bedre sikkerheten for personer som reiser med roroferger og hurtiggående fartøyer, og å sikre medlemsstatenes adgang til deltagelse og samarbeid ved undersøkelse av sjøulykker eller uhell.

Beslutningen i EØS-komiteen ble fattet med forbehold om Stortingets samtykke, da gjennomføringen etter norsk rett nødvendigvis krever lovendring, jf. Grl. § 26, annet ledd og EØS-avtalens artikkel 103.

Direktivet gjennomføres dels på forskriftsnivå og dels gjennom endringer i sjøloven. Endringene i sjøloven vil bli forelagt Stortinget i en egen odelstingsproposisjon. Stortinget inviteres gjennom denne stortingsproposisjonen til å samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning.

EØS komiteens beslutning og direktivteksten i norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

## 2 Nærmere om direktivet

Formålet med direktivet er å etablere krav til sikker drift av alle roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk til eller fra havner innenfor EØS-området. Kravene vil også gjelde skip som går i utenriksfart eller i innenriksfart i havområder utenfor 20 sjømil fra kysten. De økte sikkerhetskravene skal gjennomføres ved å styrke kontrollen av fartøyene ved innføring av tekniske standarder og krav til sikkerhetsutstyr og beredskapsplaner.

Stater som har fartøyer i rutetrafikk betegnes som vertsstater. Vertsstaten skal føre førstegangskontroll med fartøyene før de settes inn i rutetrafikk, eller innen 12 måneder etter at direktivet trer i kraft. Deretter vil vertsstaten foreta årlige besiktelser, herunder en besiktelse mens skipet er i rutetrafikk. Inspeksjonene vil hovedsakelig kontrollere at fartøyene opererer i overensstemmelse med Convention on Safety of Life at Sea av 1974 (SOLAS). Ved behov kan besiktelsene gjennomføres i samarbeid med inspektører fra en godkjent klasseinstitusjon. Besiktelsesrapporter oversendes Kommisjonen for registrering i en særskilt database.

Direktivet medfører krav om at passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer skal utstyres med ferdskriver og oppfylle særlige stabilitetskrav. Videre stilles det ytterligere krav til navigasjonssystemer og beredskapsplaner.

Dersom fartøyet settes inn i annen rutetrafikk skal den nye vertsstaten ta mest mulig hensyn til de kontroller og besiktelser som allerede er foretatt av fartøyet som en følge av dette direktivet.

Vertsstaten har adgang til å hindre skip fra å operere en rute dersom skipet ikke tilfredsstillende de fastsatte krav.

Direktivets artikkel 12 gjelder undersøkelse av sjøulykker og regulerer hvilken medlemsstat som skal ha ansvaret for å igangsette undersøkelse av sjøulykker som er omfattet av direktivet. Videre gir artikkel 12 særlig berørte medlemsstater rett til å delta i undersøkelsene av sjøulykker. Artikkel 12 oppstiller også enkelte krav til hvordan undersøkelsen skal skje, men bortsett fra enkelte grunnleggende krav om at undersøkelsen skal gjennomføres så effektivt og hurtig som mulig, og en bestemmelse om rapportering, er direktivet basert på at de enkelte stater gjennomfører undersøkelser av sjøulykker etter sine egne nasjonale regler. Artikkel 12 innebærer derfor ikke noen generell harmonisering av reglene om undersøkelse av sjøulykker.

Vertsstater som berøres av samme rutetrafikk skal samrå seg med hverandre ved anvendelsen av dette direktivet.

Det skal fastsettes sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til direktivet.

Frist for gjennomføring av direktivet er 1. desember 2000.

### 3 EØS-komiteens beslutning

Som et ledd i samarbeidet i EØS vedtok EØS-komiteen 17. desember 1999 å endre vedlegg XIII om transport, slik at avtalen også omfatter rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk. Beslutningen inneholder en innledning og fire artikler. I innledningen blir det vist til EØS-avtalen og særlig artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom vedtak i EØS-komiteen.

*Artikkel 1* slår fast at det i avtalens vedlegg XIII etter nr. 56c (rådsforordning (EF) nr. 3051/95) skal nytt nr. 56ca lyde: «399 L 0035: Rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk (EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1).»

*Artikkel 2* slår fast at rådsdirektivet skal gjelde på islandsk og norsk på lik linje med andre språk i Fellesskapets medlemsstater.

*Artikkel 3* slår fast at beslutningen trer i kraft 18. desember 1999 forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

*Artikkel 4* slår fast at EØS-komiteens beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Etter artikkel 103 nr. 1 jf. nr. 2 skal EFTA-statene innen seks måneder fra tidspunktet for beslutningen (som var 17. desember 1999), bekrefte overfor de øvrige EØS-stater at de forfatningsmessige krav er oppfylt, dvs. for Norges del at Stortingets samtykke er innhentet.

## 4 Forholdet til norsk rett

Forskrift av 1. juli 1996 nr. 774 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. inneholder bestemmelser om regelmessig kontroll av og krav til fremmede passasjerskip i rutefart på norsk havn. Direktivet utvider adgangen til slik kontroll. En revisjon av forskriften er derfor nødvendig.

Det vil bli gjort endringer, for så vidt gjelder de materielle krav til roroferger, i følgende forskrifter: Forskrift av 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro- styrehus- og radioarrangementer for skip, og forskrift av 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip.

De utvidete krav til skipenes stabilitet er allerede gjennomført nasjonalt i forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere.

For hurtiggående passasjerfartøyer vil de materielle kravene bli innarbeidet i forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøyer som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

Det må gis en ny bestemmelse i sjøloven kapittel 18 om at norske myndigheter skal innlede og forestå undersøkelse av sjøulykker som inntreffer her i riket med roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som er registrert i en EØS-stat og som går i rutetraffikk til eller fra havn i en EØS-stat. Bestemmelsen må også omfatte sjøulykker med slike skip som inntreffer utenfor norsk sjøterritorium dersom Norge var den siste EØS-staten som skipet besøkte før ulykken.

Det bør gis en ny bestemmelse i sjøloven kapittel 18 som gir adgang til å nedsette en særskilt undersøkelseskommissjon etter reglene i sjøloven § 485 for sjøulykker som omfattes av direktivet.

Det må gjøres endringer i reglene om vitneavhør i sjøforklaringer i sjøloven kapittel 18, slik at representanter for andre særlig berørte EØS-stater gis rett til å delta i avhøret.

Det må gis en ny bestemmelse i sjøloven kapittel 18 som innenfor direktivets område gir representanter for andre særlig berørte EØS-stater rett til å se dokumentasjon som nevnt i sjøloven §§ 477 tredje ledd og 480, og rett til å være til stede under gransking som besluttes av retten.

Det må gis en ny bestemmelse i sjøloven kapittel 18 om at retten innenfor direktivets område plikter å varsle særlig berørte EØS-stater om sjøforklaringen.

I tilknytning til bestemmelsen om at det for ulykker som omfattes av direktivet kan nedsettes en undersøkelseskommissjon etter reglene i sjøloven § 485, må det også gis en bestemmelse om at representant fra særlig berørt medlemsstat skal ha rett til å delta i undersøkelseskommissjonen.

Det må gis bestemmelser som pålegger domstolene rutinemessig oversendelse til Kommisjonen av rettsbøker etter sjøforklaringer som faller inn under direktivets anvendelsesområde. Om det er grunn til å foreslå en lovbe-

stemmelse om dette, vil bli nærmere vurdert av Justisdepartementet i forbindelse med gjennomføringsloven.

Sjølovkomiteen legger i sin utredning NOU 1999:30 frem forslag til en ny modell for undersøkelse av sjøulykker. Siden direktivet skal være gjennomført i norsk rett innen 1. desember 2000, kan imidlertid ikke arbeidet med å gjennomføre artikkel 12 utstå til Sjølovkomiteens lovforslag er ferdig behandlet. Ved eventuelle senere lovendringer i sjøloven som følge av Sjølovkomiteens forslag i NOU 1999:30, vil også de bestemmelsene i sjøloven som gjennomfører artikkel 12 bli tilpasset et eventuelt nytt system for undersøkelse av sjøulykker.

## 5 Administrative og økonomiske konsekvenser

For Norges vedkommende vil direktivet gjelde for alle roroferger som opererer mellom havner i Norge og i utlandet, de fleste hurtigrutene og for riksvegferryer som opererer i liten kystfart.

De økonomiske konsekvensene for næringen vil i det alt vesentlige knyttes til gjennomføringen av kravet til ferdskriver (direktivets artikkel 4 d) og til dels kravet om beredningsplaner (direktivets artikkel 13 nr. 4). Totale kostnader er beregnet til ca. 9,4 millioner kroner.

Norge vil som vertsstat få økte utgifter i forbindelse med førstegangsbesiktelser og uanmeldte tilsyn på fremmede roroferger og hurtigbåter. I tillegg oppstår økte kostnader ved besiktelser knyttet til eventuelt eierskifte og skifte av driftsselskap. Merkostnaden er ikke av en vesentlig størrelse.

For norske domstoler vil en utvidelse av plikten til å holde sjøforklaring for fremmede skip kunne medføre noen flere sjøforklaringer enn i dag. Sjøforklaringer etter sjøulykker som omfattes av direktivet vil trolig også kunne bli noe mer omfattende som følge av at myndigheter fra særlig berørte EØS-stater har rett til å delta. Endelig vil plikten til å underrette Kommisjonen innebære et visst merarbeid i forhold til dagens ordning. På den annen side kan imidlertid ordningen med at en annen særlig berørt stat kan overta undersøkelsen, f.eks. flaggstaten, føre til færre sjøforklaringer enn i dag. Dette vil igjen bety en letelse i arbeidsbyrden for domstolene.

Antallet sjøforklaringer i utlandet ved norsk konsulrett vil trolig gå noe ned når det gjelder norske utenriksstasjoner i andre EØS-stater. For øvrige berørte parter, som Sjøfartsdirektoratet, mannskap, redere og assurandører, er det ikke grunn til å tro at gjennomføringen av direktivet vil ha noen særlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

## 6 Konklusjoner og tilråding

Direktivet bidrar til å styrke myndighetenes kontroll med sikkerheten om bord på roroferger og hurtiggående passasjerskip. Gjennom en godkjenning av EØS-komiteens beslutning sikres en lik sikkerhetsstandard innenfor hele EØS-området. Medlemsstatenes adgang til å delta i undersøkelser ved sjøulykker og uhell innenfor EØS-området utvides.

Nærings- og handelsdepartementet tilrår at avgjørelsen til EØS-komiteen om å ta direktivet inn i EØS-avtalen blir godkjent. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/1999 av 17. desember 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (transport).

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

st ad f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/1999 av 17. desember 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (transport), i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Utenriksdepartementet ligger ved.



**Vedlegg 1**

**EØS-komiteens beslutning nr. 179/1999 av 17.  
desember 1999 om endring av EØS-avtalens  
vedlegg XIII (Transport)**

EØS-KOMITEEN HAR -

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 147/1999 av 5. november 1999. <sup>1)</sup>

Rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk <sup>2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

BESLUTTET FØLGENDE:

*Artikkel 1*

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 56c (rådsforordning (EF) nr. 3051/95) skal nytt nr. 56ca lyde:

«56ca.	<b>399 L 0035:</b> Rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk (EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1).»
--------	---

*Artikkel 2*

Teksten til rådsdirektiv 1999/35/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

*Artikkel 3*

Denne beslutning trer i kraft 18. desember 1999, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

*Artikkel 4*

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 17. desember 1999.

For EØS-komiteen
Formann
N. v. Liechtenstein

<sup>1)</sup> Ennå ikke kunngjort.

<sup>2)</sup> EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/1999 av 17. desember 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (transport)

EØS-komiteens sekretærer	
G. Vik	E. Gerner

## Vedlegg 2

### **Rådskonklusjon 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 84 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen, <sup>3)</sup>

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité, <sup>4)</sup>

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C <sup>5)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

1. Innenfor rammen av den felles transportpolitikk må det treffes ytterligere tiltak for å bedre sikkerheten ved transport av passasjerer til sjøs.
2. Fellesskapet er svært bekymret over ulykkene med roroferger, som har ført til store tap av menneskeliv. Personer som benytter roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i Fellesskapet, må kunne forvente og stole på at sikkerhetsnivået er betryggende.
3. Rådet oppfordret i sin resolusjon av 22. desember 1994 om roro-passasjerfergers sikkerhet <sup>6)</sup> Kommissjonen til å framlegge forslag til en ordning med obligatorisk besiktelse av og kontroll med sikkerheten om bord på alle roro-passasjerferger som går i trafikk til eller fra havner i Fellesskapet, herunder adgang til å iverksette undersøkelse ved sjøulykker.
4. Særlig fordi passasjertransport til sjøs er av betydning for det indre marked, kan et minste felles sikkerhetsnivå for skip i hele Fellesskapet mest effektivt innføres gjennom tiltak på fellesskapsplan.
5. Ensartet gjennomføring av visse prinsipper som er vedtatt innenfor Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), kan best sikres gjennom tiltak på fellesskapsplan, og dermed unngås konkurransevridning mellom havner i Fellesskapet og roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer.
6. I lys av forholdsmessighetsprinsippet er et rådskonklusjon det egnede juridiske dokument fordi det gir en ramme for ensartet og obligatorisk anvendelse av felles sikkerhetsstandarder i medlemsstatene, samtidig som det overlates til hver enkelt medlemsstat å avgjøre hvilke gjennomføringsmidler som passer best i dens nasjonale system.
7. Skipssikkerheten er i første rekke flaggstatens ansvar. Enhver medlemsstat bør sikre at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som fører dens flagg, og de selskapene som driver dem, oppfyller gjeldende sikkerhetskrav.
8. Havnestatskontroll omfatter ikke regelmessige, inngående, forebyggende

<sup>3)</sup> EFT C 108 av 7.4.1998, s. 122.

<sup>4)</sup> EFT C 407 av 28.12.1998, s. 120.

<sup>5)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 7. oktober 1998 (EFT C 328 av 26.10.1998, s. 82), Rådets felles holdning av 21. desember 1998 (EFT C 49 av 22.2.1999, s. 15) og europaparlamentsbeslutning av 10. februar 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

<sup>6)</sup> EFT C 379 av 31.12.1994, s. 8.

besiktelser og kontroller av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer. Det bør derfor gjennom en ordning med obligatoriske, regelmessige inspeksjoner som utføres av vertsstatene, kontrolleres at selskapene og deres ferger og fartøyer tilfredsstiller de sikkerhetsstandarder som er vedtatt innenfor IMO og eventuelt på regionalt plan. Selskapene bør forbys å drive slike ferger og fartøyer dersom inspeksjonene avdekker farlige avvik fra disse sikkerhetsstandardene.

9. Dette direktiv er rettet til medlemsstatene i deres egenskap av vertsstater. Det ansvar de utøver i denne egenskap, bygger på havnestatenes særlige ansvar, som er i samsvar med De forente nasjoners havrettskonvensjon av 1982 (UNCLOS).
10. For at sikkerheten skal bli bedre og konkurransevridning unngås, bør de felles sikkerhetsstandardene gjelde for alle roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som, uansett hvilket flagg de fører, går i rutetrafikk til eller fra en havn i en medlemsstat i både utenriksfart og innenriksfart i havområder som ligger mer enn 20 sjømil fra en kystlinje der skipbrudne kan gå i land, mens medlemsstatene beholder muligheten til å utvide direktivets virkeområde til å omfatte roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i innenriksfart i havområder som ligger mindre enn 20 sjømil fra en kystlinje.
11. Vertsstatene må undersøke om roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i trafikk til eller fra havner i Fellesskapet, oppfyller visse harmoniserte krav til sertifisering og besiktelse i flaggstaten.
12. Rorofergene og de hurtiggående passasjerfartøylene bør også under bygging og i hele sin levetid oppfylle gjeldende klassifiseringsstandarder for konstruksjon og vedlikehold av skrog, hoved- og hjelpemotor samt elektriske anlegg og kontrollanlegg, og bør være utstyrt med en ferdskriver som oppfyller aktuelle internasjonale krav.
13. Vertsstatene bør kontrollere at selskaper som yter slike tjenester, driver sine roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer slik at størst mulig sikkerhet er garantert. Andre berørte medlemsstater enn flaggstaten bør kunne delta fullt ut i enhver undersøkelse av en sjøulykke.
14. Det er av grunnleggende betydning å kontrollere at myndighetene i flaggtredjestaten slutter seg til selskapenes forpliktelse til å samarbeide om enhver undersøkelse av en sjøulykke eller -hendelse og til å overholde godkjente organisasjoners regler for klassifisering og eventuelt sertifisering. Disse myndighetene bør godta anvendelsen av harmoniserte besiktelses- og sertifiseringsprosedyrer.
15. For å sikre at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer til enhver tid oppfyller kravene i dette direktiv, bør vertsstater besikte dem før de settes inn i trafikk, og deretter med regelmessige mellomrom samt når det skjer vesentlige endringer i driftsvilkårene.
16. For å lette byrden som pålegges selskapene, bør det tas behørig hensyn til tidligere kontroller og besiktelser. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer bør fritas for besiktelser dersom det er fastslått at de oppfyller dette direktivs krav til drift på tilsvarende ruter, og reserveferger og -fartøyer bør være omfattet av særskilte ordninger. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som er besiktet til vertsstatens tilfredshet, bør ikke underkastes utvidet inspeksjon i henhold til rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes

- jurisdiksjon (havnestatskontroll). <sup>7)</sup>
17. Medlemsstatene bør samarbeide om å utøve sitt ansvar som vertsstater.
  18. Når medlemsstatene utfører sine oppgaver, kan de anse det som nyttig å søke bistand hos godkjente organisasjoner som oppfyller kravene i rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse. <sup>8)</sup>
  19. Ved planlegging av besiktelsene bør det tas behørig hensyn til drifts- og vedlikeholdsplanene for rorofergene og de hurtiggående passasjerfartøylene.
  20. Medlemsstatene bør sikre at deres nasjonale rettsorden gjør det mulig for dem selv og for andre særlig berørte medlemsstater å delta i, samarbeide om eller forestå undersøkelser av ulykker på grunnlag av bestemmelsene i IMOs norm for undersøkelse av sjøulykker. Resultatet av slike undersøkelser bør offentliggjøres.
  21. En rekke oppfølgingstiltak med hensyn til navigasjonssystemer, beredskapsplanlegging og lokale driftsbegrensninger vil øke sikkerheten ytterligere.
  22. For å gjøre det mulig å overvåke anvendelsen av dette direktiv bør det opprettes en database på grunnlag av de opplysningene som innsamles i forbindelse med besiktelsene.
  23. En komité sammensatt av representanter for medlemsstatene må bistå Kommisjonen med den praktiske gjennomføringen av dette direktiv. Komiteen nedsatt ved artikkel 12 i rådsdirektiv 93/75/EØF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner, og som fører farlig eller forurensende last <sup>9)</sup> kan utføre denne oppgaven.
  24. Komiteen kan tilpasse visse bestemmelser i direktivet for å bringe dem i samsvar med tiltak truffet av Fellesskapet eller IMO og forbedre ordningen som er innført ved direktivet, for å ta hensyn til framtidige endringer i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS-konvensjonen av 1974) som er trådt i kraft, og for å sikre en ensartet gjennomføring av endringer i visse IMO-resolusjoner, men uten at direktivets virkeområde utvides -

## VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### Artikkel 1

#### Formål

Formålet med dette direktiv er å fastsette en ordning med obligatoriske besiktelser som vil gi bedre garanti for sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i trafikk til eller fra havner i Fellesskapets medlemsstater, og å sikre medlemsstatene adgang til å forestå, delta i eller samarbeide

<sup>7)</sup> EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/42/EF (EFT L 184 av 27.6.1998, s. 40).

<sup>8)</sup> EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20. Direktivet endret ved kommisjonsdirektiv 97/58/EF (EFT L 274 av 7.10.1997, s. 8).

<sup>9)</sup> EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).

om enhver undersøkelse av sjøulykker eller -hendelser i forbindelse med denne trafikken.

## Artikkel 2

### Definisjoner

I dette direktiv og dets vedlegg menes med:

- a) «roroferge»: et sjøgående passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer,
- b) «hurtiggående passasjerfartøy»: et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer,
- c) «passasjer»: enhver person med unntak av
  - i. skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i enhver egenskap i tjeneste om bord på et skip, og
  - ii. barn under ett år,
- d) «SOLAS-konvensjonen av 1974»: den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med de protokoller og endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt,
- e) «sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer»: de internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer, som er fastsatt av IMOs sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC 36(63) av 20. mai 1994, med de endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt,
- f) «rutetrafikk»: en rekke seilinger med roroferge eller hurtiggående passasjerfartøy for å sikre forbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp, enten
  - i. i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
  - ii. med slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger,
- g) «havområde»: ethvert havområde som er ført opp i en liste opprettet i samsvar med artikkel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsregler og -standarder for passasjerskip, <sup>10)</sup>
- h) «sertifikater»:
  - i. for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i utenriksfart: sikkerhetssertifikater utstedt i samsvar med SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer samt de tilhørende utstyrsfortegnelser og eventuelt dispensasjonssertifikater og driftstillatelser,
  - ii. for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i innenriksfart: sikkerhetssertifikater utstedt i samsvar med direktiv 98/18/EF samt de tilhørende utstyrsfortegnelser og eventuelt dispensasjonssertifikater og driftstillatelser,
- i) «dispensasjonssertifikat»: ethvert sertifikat utstedt i henhold til bestem-

<sup>10)</sup> EFT L 144 av 15.5.1998, s. 1.

- melsene i regel I B/12 a) vi) i SOLAS-konvensjonen av 1974,
- j) «flaggstatens myndighet»: vedkommende myndigheter i den stat hvis flagg rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet har rett til å føre,
  - k) «vertsstat»: en medlemsstat til eller fra hvis havn(er) en roroferge eller et hurtiggående fartøy går i rutetrafikk,
  - l) «utenriksfart»: en seiling fra en havn i en medlemsstat til en havn utenfor medlemsstaten eller omvendt,
  - m) «innenriksfart»: en seiling i havområder fra en havn i en medlemsstat til den samme eller en annen havn i samme medlemsstat,
  - n) «godkjent organisasjon»: en organisasjon som er godkjent etter artikkel 4 i direktiv 94/57/EF,
  - o) «selskap»: et selskap som driver én eller flere roroferger, og som det er utstedt godkjenningsbevis til i henhold til artikkel 5 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro-passasjerferger, <sup>11)</sup> eller et selskap som driver hurtiggående passasjerfartøyer, og som det er utstedt godkjenningsbevis til i henhold til regel IX/4 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer på den dato dette direktiv blir vedtatt,
  - p) «norm for undersøkelse av sjøulykker»: den norm for undersøkelse av sjøulykker og -hendelser som er vedtatt av IMOs forsamling ved resolusjon A.849(20) av 27. november 1997,
  - q) «særlig besiktelse»: en besiktelse foretatt av vertsstaten som fastsatt i artikkel 6 og 8,
  - r) «kvalifisert inspektør»: en offentlig ansatt eller en annen person som har fått behørig fullmakt av vedkommende myndighet i en medlemsstat til å foreta besiktelser og inspeksjoner i tilknytning til sertifikatene, og som oppfyller kriteriene for kvalifikasjoner og uavhengighet fastsatt i vedlegg V,
  - s) «mangel»: et forhold som viser seg ikke å være i samsvar med kravene i dette direktiv.

### Artikkel 3

#### Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på alle roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk til eller fra en havn i en medlemsstat, uansett hvilket flagg de fører, når de går i utenriksfart eller i innenriksfart i havområder som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.
2. Medlemsstatene kan anvende dette direktiv på roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i innenriksfart i andre havområder enn dem som er nevnt i nr. 1. I så fall får de aktuelle regler anvendelse på alle roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som seiler på samme vilkår, uten forskjellsbehandling med hensyn til flagg, nasjonalitet eller selskapets etableringssted.

<sup>11)</sup> EFT L 320 av 30.12.1995, s. 14. Forordningen endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 av 24.1.1998, s. 35).

#### Artikkel 4

##### Førstegangskontroll av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer

1. Før roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer settes inn i rutetrafikk, eller innen tolv måneder etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 for roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som allerede går i rutetrafikk på denne datoen, skal vertsstatene kontrollere at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer

- a) har gyldige sertifikater utstedt av flaggstatens myndighet eller av en godkjent organisasjon som handler på dennes vegne,
- b) er besiktet med henblikk på utstedelse av sertifikater etter de aktuelle framgangsmåter og retningslinjer som er vedlegg til IMO-forsamlingens resolusjon A.746(18) om retningslinjer for besiktelse etter den harmoniserte ordning for besiktelse og sertifisering, slik de foreligger på den dato dette direktiv blir vedtatt, eller etter framgangsmåter med samme formål,
- c) tilfredsstillende standarder som er fastsatt for klassifisering etter reglene til en godkjent organisasjon eller etter regler som av flaggstatens myndighet anses som likeverdige, for konstruksjon og vedlikehold av skrog, maskineri samt elektriske anlegg og kontrollanlegg,
- d) er utstyrt med en ferdskriver (VDR) som kan gi opplysninger ved en eventuell undersøkelse av en ulykke. Ferdskriveren skal tilfredsstillende standardene for yteevne fastsatt i resolusjon A.861(20) av 27. november 1997 fra IMOs forsamling og prøvingsstandardene fastsatt i standard nr. 61996 fra Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC). Det kan imidlertid gis unntak fra noen av kravene for ferdskrivere som skal monteres om bord på roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som er bygd før dette direktiv ble vedtatt. Slike unntak og vilkårene for å gi dem skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16,
- e) oppfyller særlige stabilitetskrav som er vedtatt på regionalt plan, og som er innarbeidet i nasjonal lovgivning etter meldingsprosedyren fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester,<sup>12)</sup> når de i denne regionen går i trafikk som er omfattet av nasjonal lovgivning, forutsatt at disse kravene ikke går lenger enn kravene fastsatt i vedlegget til resolusjon 14 fra SOLAS-konferansen av 1995 (stabilitetskrav som vedlegg til avtalen) og er meldt til IMOs generalsekretær etter framgangsmåtene fastsatt i punkt 3 i nevnte resolusjon.

2. Nr. 1 bokstav e) får anvendelse på hurtiggående passasjerfartøyer bare når det er hensiktsmessig.

#### Artikkel 5

##### Førstegangskontroll av selskaper og flaggstater

<sup>12)</sup> EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 av 5.8.1998, s. 18).



Før en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy settes inn i rutetrafikk, eller innen tolv måneder etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 for en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som allerede går i rutetrafikk på denne datoen, skal vertsstatene

1. kontrollere at selskaper som driver eller har til hensikt å drive en slik ferge eller et slikt fartøy i rutetrafikk,
  - a) treffer de nødvendige tiltak for å sikre at de særlige krav som er fastsatt i vedlegg I til dette direktiv, anvendes, og overfor de vertsstater som er berørt av rutetrafikken, framlegger bevis for at dette nummer og artikkel 4 overholdes,
  - b) på forhånd vil tillate at vertsstater og enhver særlig berørt medlemsstat kan forestå, delta fullt ut i eller samarbeide om enhver undersøkelse av en sjøulykke eller -hendelse etter artikkel 12, og vil gi dem tilgang til opplysninger hentet fra ferdskriveren på deres ferge eller fartøy som er innblandet i en slik ulykke eller hendelse,
2. med hensyn til en slik ferge eller et slikt fartøy som fører et flagg som ikke er en medlemsstats, kontrollere at flaggstaten har godtatt selskapets forpliktelse til å oppfylle kravene i dette direktiv.

#### *Artikkel 6*

##### Særlige førstegangsbesiktelser

1. Før en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy settes inn i rutetrafikk, eller innen tolv måneder etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 for en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som allerede går i rutetrafikk på denne datoen, skal vertsstatene foreta en særlig førstegangsbesiktelse i samsvar med vedlegg I og III for å forvise seg om at rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet oppfyller de nødvendige krav til sikker drift i rutetrafikk.

2. Når denne artikkel får anvendelse før rutetrafikken settes i gang, skal vertsstatene fastsette en dato for den særlige førstegangsbesiktelsen, som skal foretas senest én måned etter mottakelsen av den dokumentasjon som er nødvendig for å foreta kontrollen nevnt i artikkel 4 og 5.

#### *Artikkel 7*

##### Særlige bestemmelser

1. Dersom en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy settes inn i annen rutetrafikk, skal den nye vertsstaten ta mest mulig hensyn til de kontroller og besiktelser som tidligere er foretatt av fergen eller fartøyet i forbindelse med tidligere rutetrafikk som er omfattet av dette direktiv. Forutsatt at den nye vertsstaten anser disse tidligere kontrollene og besiktelsene som tilfredsstillende og de er dekkende for de nye driftsvilkårene, er det ikke nødvendig å anvende artikkel 4, 5 og 6 før rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet settes inn i den nye rutetrafikken.

2. Artikkel 4, 5 og 6 behøver ikke anvendes når en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som er i samsvar med dette direktiv og allerede går

i rutetrafikk som er omfattet av dette direktiv, overføres til annen rutetrafikk som de berørte vertsstater er enige om er av samme karakter, og når alle vertsstater er enige om at rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet oppfyller alle kravene til sikker drift på den ruten.

De berørte vertsstater kan på anmodning fra et selskap på forhånd bekrefte at de er enige om at rutetrafikken er av samme karakter.

3. Når det som følge av uforutsette omstendigheter raskt må settes inn en annen roroferge eller et annet hurtiggående passasjerfartøy for å sikre at driften opprettholdes, og nr. 1 og 2 ikke får anvendelse, kan vertsstaten tillate at fergen eller fartøyet settes inn i trafikk, forutsatt at

- a) visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet ikke oppfyller de nødvendige krav til sikker drift, og
- b) vertsstaten innen én måned foretar den kontroll og de besiktelser som er fastsatt i artikkel 4, 5 og 6.

### Artikkel 8

#### Regelmessige særlige besiktelser og andre besiktelser

1. Vertsstatene skal én gang i året foreta

- en særlig besiktelse etter vedlegg III og
- en besiktelse under rutetrafikk, som skal omfatte så mange av punktene ført opp i vedlegg I, III og IV at vertsstaten er forvisset om at fergen eller fartøyet fortsatt oppfyller alle nødvendige krav til sikker drift.

En særlig førstegangsbesiktelse etter artikkel 6 regnes som en særlig besiktelse for denne artikkels formål.

2. En vertsstat skal foreta en særlig besiktelse etter vedlegg III hver gang en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy gjennomgår større reparasjoner, ombygginger og endringer, eller dersom det skjer endringer i ledelse eller flagg eller overføring til en annen klasse. Dersom det skjer endringer i ledelse eller flagg eller overføring til en annen klasse, kan imidlertid vertsstaten frita fergen eller fartøyet for den særlige besiktelse som er fastsatt i dette nummer, etter å ha tatt hensyn til kontroller og besiktelser som tidligere er foretatt av fergen eller fartøyet, og forutsatt at sikker drift av fergen eller fartøyet ikke berøres av endringene eller overføringen.

3. Dersom det ved besiktelsene nevnt i nr. 1 bekreftes eller avsløres mangler i forhold til kravene i dette direktiv som gjør det berettiget med driftsforbud, skal alle kostnader i forbindelse med besiktelsene i en normal regnskapsperiode dekkes av selskapet.

### Artikkel 9

#### Underretning

Vertsstatene skal omgående underrette selskapene skriftlig om resultatet av de kontroller og besiktelser som er foretatt i henhold til artikkel 4, 5, 6 og 8.

## Artikkel 10

### Driftsforbud

1. En vertsstat skal forby drift av en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy i rutetrafikk

- a) dersom den ikke har kunnet fastslå at kravene i artikkel 4 og 5 er oppfylt,
- b) dersom det under besiktelsene nevnt i artikkel 6 og 8 er avdekket mangler som utgjør en umiddelbar fare for liv, for fergen eller fartøyet, eller for besetningen og passasjerene,
- c) dersom det fastslås manglende overholdelse av fellesskapsdokumentene i vedlegg II som utgjør en umiddelbar fare for liv, for fergen eller fartøyet, eller for besetningen og passasjerene,
- d) dersom den ikke er blitt rådspurt av flaggstaten om forholdene nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 5,

inntil vertsstaten har fastslått at faren er avverget og direktivets krav oppfylt.

Vertsstaten skal underrette selskapet skriftlig om beslutningen om å forby driften av rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet og behørig begrunne sin beslutning.

2. Dersom det avdekkes mangler på en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som allerede går i rutetrafikk, skal imidlertid vertsstatene kreve at selskapet treffer de nødvendige tiltak for å utbedre manglene omgående eller innen en fastsatt rimelig frist, forutsatt at de ikke utgjør en umiddelbar fare for sikkerheten for fergen eller fartøyet, eller for besetningen og passasjerene. Når manglene er utbedret, skal de berørte vertsstatene kontrollere at utbedringen er skjedd til deres fulle tilfredshet. Dersom det ikke er tilfellet, skal de forby driften av fergen eller fartøyet.

3. Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonal lovgivning fastsette og opprettholde hensiktsmessige framgangsmåter for et selskaps adgang til å klage på en beslutning om driftsforbud. Klagen bør behandles raskt. En klage skal ikke føre til at beslutningen automatisk settes ut av kraft.

Vedkommende myndighet skal behørig underrette selskapet om klageadgangen.

4. Når artikkel 4, 5 og 6 får anvendelse før en roroferge eller et hurtiggående fartøy settes inn i rutetrafikk, skal en beslutning om å forby driften av skipet treffes senest én måned etter den særlige førstegangsbesiktelsen og omgående meddeles selskapet.

## Artikkel 11

### Framgangsmåter ved særlige førstegangsbesiktelser og regelmessige særlige besiktelser

1. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som har gjennomgått særlige besiktelser til den eller de berørte vertsstaters tilfredshet, skal fritas av denne eller disse vertsstater for utvidede inspeksjoner nevnt i artikkel 7 nr. 4 i direktiv 95/21/EF og for utvidede inspeksjoner som skal foretas av den åpenbare grunn at de tilhører kategorien passasjerskip nevnt i artikkel 7 nr. 1 og vedlegg V bokstav A nr. 3 i nevnte direktiv.

2. Myndighetene i to eller flere vertsstater som deltar i den særlige besiktelsen av samme ferge eller fartøy, skal samarbeide med hverandre. De særlige besiktelsene skal foretas av en gruppe sammensatt av kvalifiserte inspektører fra den eller de berørte vertsstater. Dersom det er behov for en kvalitativ vurdering av om de klassetilknyttede bestemmelsene overholdes, skal vertsstatene sørge for at gruppen rår over den nødvendige sakkunnskap, eventuelt ved å trekke inn en inspektør fra en godkjent organisasjon. Inspektørene skal rapportere mangler til vertsstatenes myndigheter. Vertsstaten skal formidle disse opplysningene til flaggstaten, dersom denne staten ikke er en vertsstat som berøres av besiktelsen.

3. En berørt vertsstat kan påta seg å foreta en besiktelse på anmodning fra en annen berørt vertsstat.

4. Dersom et selskap anmoder om det, skal vertsstatene oppfordre myndigheten i flaggstaten, som ikke er en vertsstat, til å være representert ved enhver særlig besiktelse i henhold til bestemmelsene i dette direktiv.

5. Ved planleggingen av en besiktelse etter artikkel 6 og 8 skal vertsstatene ta behørig hensyn til drifts- og vedlikeholdsplanene for rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet.

6. Resultatene av de særlige besiktelsene skal nedtegnes i en rapport med en utforming som skal fastsettes etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16.

7. I tilfelle av vedvarende uenighet mellom vertsstatene om hvorvidt kravene i artikkel 4 og artikkel 5 nr. 1 er oppfylt, skal myndigheten i enhver vertsstat som deltar i en særlig besiktelse, omgående underrette Kommisjonen om årsakene til uenigheten.

8. Kommisjonen skal omgående iverksette tiltak for at det kan treffes en beslutning etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16.

## Artikkel 12

### Undersøkelse av ulykker

1. Innenfor rammen av sine respektive nasjonale rettsordener skal medlemsstatene fastsette rettsregler som gjør det mulig for dem selv og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i, å samarbeide om, eller, der normen for undersøkelse av sjøulykker gir mulighet for det, å forestå enhver undersøkelse av sjøulykker eller -hendelser der en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet.

2. «Særlig berørt medlemsstat», «stat med hovedansvar for undersøkelsen» og «sjøulykker» har samme betydning som i normen for undersøkelse av sjøulykker.

3. Dersom en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke, skal undersøkelsesprosedyren innledes av den stat i hvis farvann ulykken eller hendelsen skjer, eller, dersom ulykken eller hendelsen skjer i et annet farvann, av den medlemsstat fergen eller fartøyet sist besøkte. Denne staten skal være ansvarlig for undersøkelsen og for samordningen med andre særlig berørte stater inntil det er oppnådd enighet om hvilken stat som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen.

4. Medlemsstatene som forestår, deltar i eller samarbeider om slike undersøkelser, skal sikre at undersøkelsen gjennomføres så effektivt og hurtig som mulig, idet det tas hensyn til normen for undersøkelse av sjøulykker.

5. Medlemsstatene skal sikre at rapporter fra slike undersøkelser offentliggjøres etter punkt 12.3 i normen for undersøkelse av sjøulykker og meddeles Kommisjonen.

### Artikkel 13

#### Oppfølgingstiltak

1. Medlemsstater som utsteder eller godkjenner et dispensasjonssertifikat, skal samarbeide med den berørte vertsstaten eller med flaggstatens myndighet for å bilegge enhver uenighet om rimeligheten av unntakene før den særlige førstegangsbesiktelsen.

2. Medlemsstatene bør innføre landbaserte navigasjonsstyringssystemer og andre informasjonssystemer i samsvar med IMO-resolusjon A.795(19) for å bistå roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer med å gjennomføre sikker drift av rutetrafikken eller den delen av den som de har ansvar for sikkerheten til.

3. Hver medlemsstat skal oversende Kommisjonen kopier av de besiktelsesrapporter som er nevnt i artikkel 11 nr. 6, eventuelt med IMO-identifikasjonsnummer. Kommisjonen kan etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16 avgjøre hvordan andre fartøyer skal tildeles identifikasjonsnummer. Dersom to eller flere vertsstater er berørt av rutetrafikken, kan opplysningene oversendes av den ene av dem. Kommisjonen skal opprette og vedlikeholde en database med de mottatte opplysningene. Vilåarene for tilgang til databasen skal fastsettes etter framgangsmåten i artikkel 16.

4. Medlemsstatene skal sikre at selskapene som driver roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk til og fra deres havner, er i stand til å iverksette og opprettholde en integrert ordning for katastrofeberedskap om bord. For dette formål skal de benytte seg av rammene fastsatt i IMO-forsamlingens resolusjon A.852(20) om retningslinjer for en struktur for en integrert beredskapsordning. Dersom to eller flere medlemsstater er berørt av rutetrafikken som vertsstater, skal de i fellesskap utarbeide en plan for de ulike rutene.

5. Medlemsstatene skal sørge for at de i egenskap av vertsstater samarbeider fullt ut med flaggstatens myndighet før de utsteder driftstillatelse for hurtiggående passasjerfartøyer etter bestemmelsene i nr. 1.9.3 i de internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer. De skal sikre at de driftsbegrensningene som kreves på grunn av lokale forhold, og som er nødvendige for å verne liv, naturressurser og kystvirksomhet, fastsettes og opprettholdes, og de skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at disse begrensningene overholdes.

### Artikkel 14

#### Samarbeid mellom vertsstater

Vertsstater som er berørt av samme rutetrafikk, skal samrå seg med hverandre om anvendelsen av dette direktiv.

### Artikkel 15

#### Støttetiltak

Medlemsstatene skal underrette tredjestater som har ansvar som flaggstat eller ansvar tilsvarende en vertsstats ansvar for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som faller inn under virkeområdet for dette direktiv, og som går i trafikk mellom en medlemsstats havn og en havn i en tredjestat, om de krav som ved dette direktiv pålegges ethvert selskap som driver rutetrafikk til eller fra en havn i Fellesskapet.

### Artikkel 16

#### Forskriftskomiteé

1.		Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 12 nr. 1 i direktiv 93/75/EØF.
2.		Kommisjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 148 nr. 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommisjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.
3.	a)	Kommisjonen skal vedta de planlagte tiltakene dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.
	b)	Dersom de planlagte tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse eller ingen uttalelse er avgitt, skal Kommisjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall. Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen åtte uker etter at forslaget ble framlagt, skal Kommisjonen vedta de foreslåtte tiltakene.

### Artikkel 17

#### Framgangsmåte for endringer

Etter framgangsmåten i artikkel 16 kan

- a) vedleggene,
- b) definisjonene,
- c) henvisninger til fellesskapsdokumenter og
- d) henvisninger til IMO-resolusjoner

endres i den grad det er nødvendig for å bringe dem i samsvar med fellesskaps- eller IMO-tiltak som er trådt i kraft, men uten at dette direktivs virkeområde utvides.

Vedleggene kan også endres etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16 når det er nødvendig å bedre ordningen fastsatt ved dette direktiv, men uten at direktivets virkeområde utvides.

### Artikkel 18

#### Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene anvendes. Sanksjonene som vedtas, skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

### Artikkel 19

#### Anvendelse

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. desember 2000 og umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Bestemmelsene i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) får anvendelse senest 30 måneder etter datoen for offentliggjøringen av IEC-standard nr. 61996 eller 1. januar 2002, alt etter hvilken dato som kommer sist.

3. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

4. Medlemsstatene skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til alle internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler. Kommisjonen skal underrette de andre medlemsstatene om dette.

### Artikkel 20

#### Vurdering av anvendelsen

Tre år etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 skal Kommisjonen vurdere anvendelsen av dette direktiv på grunnlag av opplysninger som medlemsstatene skal oversende etter artikkel 13.

### Artikkel 21

#### Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

## Artikkel 22

### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Luxembourg, 29. april 1999.

For Rådet

W. MÜLLER

Formann

### Vedlegg I

Særlige krav som selskapene skal oppfylle (nevnt i artikkel 5 nr. 1 og i artikkel 6 og 8)

Selskapene skal om bord på sine roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer sikre

1. at skipsføreren før fergen eller fartøyet settes inn i trafikk, får fyllestgjørende opplysninger om tilgangen til landbaserte navigasjonsstyringssystemer og andre informasjonssystemer som kan hjelpe vedkommende med å føre fergen eller fartøyet på en sikker måte, og at skipsføreren anvender de navigasjonsstyrings- og informasjonssystemer som er innført av medlemsstatene,
2. at de aktuelle bestemmelsene i nr. 2-6 i rundskriv 699 fra MSC (Sjøsikkerhetskomiteen) om reviderte retningslinjer for sikkerhetsinstruksene for passasjerer, anvendes,
3. at en oversikt over arbeidstidsordningen om bord slås opp på et lett tilgjengelig sted og inneholder:
  - a) tjenesteplanen til sjøs og i havn, og
  - b) fastsatt lengste arbeidstid eller korteste hviletid for vakthavende mannskap,
4. at skipsføreren ikke hindres i å treffe beslutninger som etter vedkommendes faglige skjønn er nødvendige for sikker navigering og drift, særlig i dårlig vær og høy sjø,
5. at skipsføreren registrerer navigasjonsvirksomhet og -hendelser som er av betydning for navigasjonssikkerheten,
6. at enhver skade på eller varig deformasjon av ytre porter og omgivende ytterkledning som kan påvirke fergens eller fartøyets sikkerhet, samt alle mangler ved sikringsinnretningene for slike porter straks rapporteres til flaggstatens myndighet og vertsstaten og omgående repareres til deres tilfredshet,
7. at det foreligger en ajourført seilingsplan før rorofergens eller det hurtiggående passasjerfartøyets avgang. Ved utarbeidningen av seilingsplanen skal det fullt ut tas hensyn til retningslinjene i MSC-resolusjon ... (70) om retningslinjer for seilingsplaner,
8. at alminnelige opplysninger om tjenester og hjelpetiltak for eldre og uføre om bord gjøres kjent for passasjerene og er tilgjengelige i en form tilpasset synshemmede.



## Vedlegg II

### Liste over fellesskapsdokumenter (nevnt i artikkel 10 nr. 1 bokstav c))

- Rådskonferanse 93/75/EØF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner, og som transporterer farlig eller forurensende last (EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).
- Rådskonferanse 94/58/EF av 22. november 1994 om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå (EFT L 319 av 12.12.1994, s. 28), når det er relevant. Direktivet sist endret ved direktiv 98/35/EF (EFT L 172 av 17.6.1998, s. 1).
- Rådskonferanse (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro-passasjerferger (EFT L 320 av 30.12.1995, s. 14). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 av 24.1.1998, s. 35).

## Vedlegg III

### Framgangsmåter ved særlige besiktelser (nevnt i artikkel 6 og 8)

1. Særlige besiktelser skal sikre at lovfestede krav er oppfylt, særlig med hensyn til konstruksjon, oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg, lasting, stabilitet, brannvern, største antall passasjerer, redningsredskaper og transport av farlig gods, radiokommunikasjon og navigering, og skal for dette formål om nødvendig minst omfatte:
  - igangsetting av nødgeneratoren,
  - inspeksjon av nødbelysningen,
  - inspeksjon av nødstrømforsyningen for radioanlegg,
  - prøving av høyttaleranlegget,
  - brannøvelse, herunder demonstrasjon av bruk av brannvernutstyr,
  - funksjonsprøving av nødbrannpumpen med to brannslanger koplet til hovedbrannledningen,
  - prøving av fjernstyrt nødstop for drivstofforsyning til kjeler, hoved- og hjelpemotor samt ventilasjonsanlegg,
  - prøving av fjernstyring og lokal styring av lukking av brannspjeld,
  - prøving av brannvarslings- og alarmsystemer,
  - prøving av at branndører lukkes normalt,
  - funksjonsprøving av lenspumper,
  - lukking av dører i vannrette skott både fra lokale betjeningssteder og fjernbetjeningssteder,
  - demonstrasjon som viser at nøkkelmedlemmer av besetningen er kjent med havarikontrollplanen,
  - utsetting av minst én mann-overbord-båt og minst én livbåt på vannet, igangsetting og prøving av deres framdrifts- og styresystem samt ombordtaking av dem fra vannet og plassering av dem i fastgjort stilling om bord,
  - kontroll av at alle livbåter og mann-overbord-båter er i samsvar med utstyrsfortegnelsen,
  - prøving av skipets eller fartøyets styremaskin og hjelpestyremaskin.

2. Særlige besiktelser skal omfatte kontroll av planer for vedlikeholdssystemet om bord.
3. Ved alle særlige besiktelser skal det særlig påses at besetningsmedlemmene er fortrolige med og tilstrekkelig øvet i sikkerhetsprosedyrer, nødprosedyrer, vedlikehold, arbeidsmetoder, passasjerenes sikkerhet, prosedyrer på broen og operasjoner knyttet til last og kjøretøyer. Sjøfolks evne til å forstå og eventuelt gi ordrer og instruksjoner samt rapportere tilbake på det felles arbeidsspråk, som er angitt i i skipsdagboken, skal kontrolleres. Dokumentasjonen for at besetningsmedlemmene har fullført særlig opplæring skal kontrolleres, særlig med hensyn til:
  - opplæring i å håndtere en større menneskemengde,
  - opplæring i de ulike prosedyrer,
  - sikkerhetsopplæring for personell som yter direkte sikkerhetsbistand til passasjerer i passasjerområdene, særlig til eldre og uføre i en nødsituasjon, og
  - krisehåndtering og opplæring i menneskelig atferd. Den særlige besiktelsen skal omfatte en vurdering av om vaktlistene medfører urimelig tretthet særlig for vakthavende mannskap.
4. Bevis for besetningsmedlemmenes kompetanse som er utstedt av tredjestater, skal anerkjennes bare dersom de er i samsvar med regel I/10 i IMOs internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (1978) (STCW-konvensjonen).

#### Vedlegg IV

Veiledende retningslinjer for kvalifiserte inspektører som foretar uanmeldte besiktelser under rutetraffic (nevnt i artikkel 8 nr. 1)

1. *Opplysninger om passasjerene*  
Kontroller at det antall passasjerer rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet (heretter kalt «skipet») er sertifisert for, ikke overskrides. Kontroller at systemet for registrering av opplysninger om passasjerene er i samsvar med forskriftene og virker etter hensikten. Undersøk hvordan opplysningene om det samlede antall passasjerer formidles til skipsføreren, og eventuelt hvordan passasjerer som foretar en tur-retur-reise uten å gå i land, medregnes i det samlede antall passasjerer på tilbaketuren.
2. *Opplysninger om last og stabilitet*  
Kontroller at det om nødvendig er montert og brukes pålitelige dyppangsmålere. Kontroller at det er truffet tiltak for å sikre at skipet ikke overlastes, og at den aktuelle skottlastelinjen ikke ligger under vann. Kontroller at vurderingen av last og stabilitet gjennomføres som fastsatt. Kontroller at lastebiler og annen last veies om nødvendig, og at tallene formidles til skipet med sikte på vurderingen av last og stabilitet. Kontroller at havari-kontrollplanene til enhver tid er oppslått, og at skipets offiserer har fått utlevert hefter med opplysninger om havarikontroll.
3. *Sjødyktighet*  
Gjennomgå framgangsmåten som sikrer at skipet er i sjødyktig stand før det legger fra kai, særlig hvordan det gis melding om at alle vannrette og værtette porter i platehuden er stengt, at alle porter til bildekk er stengt før skipet legger fra kai, eller forblir åpne bare inntil baugvisiret er lukket.

Kontroller lukkeinnretningene for porter i baug, akterstavn og sider og at det finnes varsellamper og et fjernsynsovervåkingssystem som på kommandobroen viser om de er åpne eller lukket. Alle problemer i forbindelse med driften av varsellampene, særlig med hensyn til bryterne ved portene, skal påvises og meldes.

4. *Sikkerhetskunngjøringer*

Gjennomgå utformingen av rutinemessige sikkerhetskunngjøringer og oppslag med instruksjoner og veiledning om nødprosedyrer på det eller de aktuelle språk. Kontroller at det skjer en rutinemessig sikkerhetskunngjøring når reisen begynner, og at den kan høres i alle fellesområder, herunder åpne dekk, som passasjerene har adgang til.

5. *Innføring i skipsdagboken*

Kontroller skipsdagboken for å sikre at det innføres opplysninger om lukking av vann- og værtette porter i baug, akterstavn og andre steder, om øvelser i bruk av vanntette skottdører, om prøving av styresystemer osv. Kontroller dessuten at opplysninger om dypgang, fribord og stabilitet samt besetningens felles arbeidsspråk innføres i skipsdagboken.

6. *Farlig gods*

Kontroller at enhver last med farlig eller forurensende gods transporteres etter gjeldende forskrifter, og særlig at det foreligger en erklæring om farlig og forurensende gods samt et manifest eller en stuingsplan som viser hvor godset er plassert om bord, at det er tillatt å transportere det aktuelle godset på passasjerskip, og at det farlige og forurensende godset er forsvarlig merket, etikettert, stuert, sikret og atskilt fra den øvrige lasten.

Kontroller at kjøretøyer som transporterer farlig og forurensende gods, er forsvarlig merket og sikret. Kontroller at det ved transport av farlig og forurensende gods finnes en kopi i land av det aktuelle manifestet eller den aktuelle stuingsplanen. Kontroller at skipsføreren er kjent med meldingskravene i direktiv 93/75/EØF med endringer og med instruksene for de nødprosedyrer som skal følges, og for førstehjelp ved hendelser i forbindelse med farlig gods eller havforurensende stoffer. Kontroller at ventilasjonsanlegget på bildekkene til enhver tid er i drift, at det skrus opp når kjøretøyenes motor går, og at det på kommandobroen finnes en innretning som angir at ventilasjonsanlegget på bildekkene er i drift.

7. *Sikring av lastebiler*

Undersøk hvordan lastebiler sikres (f.eks. i grupper eller surret hver for seg), og om det finnes et tilstrekkelig antall festepunkter. Gjennomgå tiltak til sikring av lastebiler i dårlig vær eller når det ventes dårlig vær. Gjennomgå eventuell metode for sikring av busser og motorsykler. Fastslå om det finnes en håndbok for sikring av last om bord på skipet.

8. *Bildekk*

Kontroller at spesiallasterom og rorolasterom er under jevnlig tilsyn ved hjelp av en vaktordning eller et fjernsynsovervåkingssystem, slik at det kan holdes øye med kjøretøyenes bevegelser i dårlig vær og med om passasjerer skaffer seg ulovlig adgang til disse rommene. Kontroller at brann-dører og inngangsdører holdes stengt, og at det er satt opp skilter som forbyr passasjerene adgang til bildekkene mens skipet er i sjøen.

9. *Stenging av vanntette dører*

Kontroller at framgangsmåten beskrevet i skipets driftsinstruks følges med hensyn til stenging av vanntette skottdører. Kontroller at det foretas nødvendige øvelser. Kontroller at betjeningsinnretningen på broen for de vanntette dørene om mulig står på «lokal betjening». Kontroller at dørene

holdes stengt ved nedsatt sikt og i enhver farlig situasjon. Kontroller at besetningen har fått opplæring i hvordan dørene skal betjenes, og er klar over farene forbundet med feil bruk av dem.

10. *Brannvaktordning*

Kontroller at det finnes en effektiv brannvaktordning, slik at ethvert brann-tilløp kan oppdages raskt. Vaktordningen bør omfatte spesiallasterom der det ikke er montert fast brannvarslings- og brannalarmanlegg, slik at disse rommene kan bevoktes som nevnt i nr. 8.

11. *Kommunikasjon i nødssituasjoner*

Kontrollere at det i samsvar med mannskapslisten er et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer til å bistå passasjerene i nødssituasjoner, og at de er lett gjenkjennelige og i stand til å kommunisere med passasjerene i en nødssituasjon, idet det tas hensyn til en hensiktsmessig og dekkende kombinasjon av følgende faktorer:

- a) det eller de språk som snakkes av størstedelen av passasjerene på en bestemt rute,
- b) sannsynligheten for at det å kunne formidle grunnleggende instruksjoner med et elementært engelsk ordforråd kan gjøre det mulig å kommunisere med en passasjer som trenger bistand, uansett om passasjer og besetningsmedlem snakker samme språk,
- c) eventuelt behov for å kunne kommunisere på andre måter i en nødssituasjon (f.eks. ved å demonstrere, gjøre tegn med hendene eller gjøre oppmerksom på hvor instruksjoner, mønstringsstasjoner, redningsutstyr eller rømningsveier befinner seg, dersom det ikke lar seg gjøre å kommunisere muntlig),
- d) i hvilket omfang passasjerene har fått fullstendige sikkerhetsinstruksjoner på sitt eller sine morsmål,
- e) de språk nødmeldinger kan formidles på over høytaleranlegget i nødssituasjoner eller under en øvelse for å gi passasjerene nødvendig veiledning og gjøre det lettere for besetningsmedlemmene å bistå passasjerene.

12. *Felles arbeidsspråk for besetningsmedlemmene*

Kontroller at det er fastsatt et felles arbeidsspråk for å sikre at besetningen opptrer hensiktsmessig i sammenhenger der sikkerheten berøres, og at dette arbeidsspråket er registrert i skipsdagboken.

13. *Sikkerhetsutstyr*

Kontroller at rednings- og brannvernutstyr, herunder branndører og andre former for konstruksjonsmessig brannvern som lett kan inspiseres, vedlikeholdes. Kontroller at brannkontrollplaner til enhver tid er oppslått, eller at skipets offiserer har fått utlevert hefter med tilsvarende opplysninger. Kontroller at redningsvestene er stuet på en hensiktsmessig måte, og at det er tydelig angitt hvor redningsvester for barn er plassert. Kontroller at innlastingen av kjøretøyer ikke hindrer betjening av brannsløkkingsutstyr, nødstopppinnretninger, betjeningsinnretninger for stormventiler osv. som befinner seg på bildekkene.

14. *Navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyr*

Kontroller at navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyret, herunder nødradiopeilesendere, er i driftsklar stand.

15. *Ekstra nødbelysning*

Kontroller at det er montert ekstra nødbelysning dersom forskriftene krever det, og at det føres en oversikt over mangler ved nødbelysningen.

**16. Rømningsveier**

Kontroller at rømningsveier er merket etter gjeldende regler, og at de er opplyst ved hjelp av både hovedkraft- og nødkraftkilden. Undersøk hvilke tiltak som er truffet for at kjøretøyer ikke skal sperre rømningsveiene der disse krysser eller går over bildekk. Kontroller at utganger holdes åpne, særlig utganger fra tollfrie butikker, der store mengder varer erfaringsmessig kan stå i veien.

**17. Driftshåndbok**

Kontroller at det er utlevert kopi av driftshåndboken til skipsføreren og alle overordnede offiserer, og at ytterligere kopier er tilgjengelige for alle besetningsmedlemmene. Kontroller at det finnes kontrollister for klargjøring av skipet før avgang og for andre gjøremål.

**18. Renhold av maskinrom**

Kontroller at maskinrommet holdes rent i henhold til vedlikeholdsprosedyrene.

**19. Avfallsdisponering**

Kontroller at det finnes tilfredsstillende ordninger for håndtering og disponering av avfall.

**20. Vedlikeholdsplaner**

Alle selskaper bør ha et særskilt reglement med planer for vedlikehold på alle områder som berører sikkerheten, herunder porter i baug, akterstavn og sider samt lukkeinnretningene for disse, men også for vedlikehold av maskinrom og sikkerhetsutstyr. Alle punkter bør kontrolleres regelmessig for å opprettholde et høyest mulig sikkerhetsnivå. Det bør foreligge framgangsmåter for registrering av mangler og for bekreftelse av at de er forskriftsmessig utbedret, slik at skipsføreren og den utpekte person på land i selskapets ledelse er klar over manglene og blir underrettet innen en fastsatt frist når de er utbedret. Regelmessig funksjonsprøving av lukkeinnretningene for indre og ytre baugport bør omfatte indikatorer, overvåkingsutstyr og spygatt i rommene mellom baugvisiret og den indre porten, og særlig lukkemekanismene og de tilhørende hydrauliske systemene.

**21. Kontroll under fart**

Under fart bør det kontrolleres at det ikke er for mange passasjerer om bord, bl.a. at det finnes nok sitteplasser, og at korridorer, trapper og nødutganger ikke sperres av bagasje og passasjerer som ikke finner sitteplass. Det bør kontrolleres at passasjerene har forlatt bildekket før skipets avgang, og at de først får adgang til bildekket igjen umiddelbart før skipet legger til kai.

**Vedlegg V**

Kriterier for de kvalifiserte inspektørenes kvalifikasjoner og uavhengighet (nevnt i artikkel 2 bokstav r)

1. Den kvalifiserte inspektøren skal ha fullmakt fra vedkommende myndighet i medlemsstaten til å foreta de særlige besiktelser fastsatt i artikkel 6.
2. Den kvalifiserte inspektøren skal enten
  - ha tjenestegjort i minst ett år som flaggstatsinspektør med ansvar for besiktelser og sertifisering etter SOLAS-konvensjonen av 1974 hos vedkommende myndighet i en medlemsstat og
  - være i besittelse av

- a) skipsførersertifikat som gjør vedkommende i stand til å ta kommandoen på et skip på 1 600 BRT eller mer (se STCW, regel II/2), eller
  - b) maskinsjefsattest som gjør vedkommende i stand til å fylle denne oppgaven om bord på et skip hvis hovedmaskineri har en effekt på 3 000 KW eller mer (se STCW, regel III/2), eller
  - c) eksamensbevis fra en medlemsstat som skipsingeniør, maskingeniør eller ingeniør med sjøfart som spesialfelt og skal ha arbeidet som dette i minst fem år,
- ha tjenestegjort til sjøs som offiser i dekk- eller maskinavdelingen i minst fem år når vedkommende er innehaver av et av sertifikatene nevnt i bokstav a) og b),

eller

- ha relevant universitetseksamen eller tilsvarende utdanning fra en medlemsstat og
  - være utdannet og ha bestått eksamen ved en skole for skipsinspektører i en medlemsstat og
  - ha tjenestegjort i minst to år som flaggstatsinspektør med ansvar for besiktelser og sertifisering etter SOLAS-konvensjonen av 1974 hos vedkommende myndighet i en medlemsstat.
3. Kvalifiserte inspektører skal kunne kommunisere muntlig og skriftlig med sjøfolk på det språket som vanligvis snakkes til sjøs.
  4. Kvalifiserte inspektører skal ha tilstrekkelig kjennskap til bestemmelsene i SOLAS-konvensjonen av 1974 og de aktuelle framgangsmåtene i dette direktiv.
  5. Kvalifiserte inspektører som foretar særlige besiktelser, må ikke ha noen forretningsmessig interesse verken i det berørte selskap eller i noe annet selskap som driver rutetrafikk til eller fra den berørte vertsstat, eller i de besiktede rorofergene eller hurtiggående passasjerfartøyene, og inspektørene må heller ikke være ansatt i eller utføre arbeid på vegne av ikke-statlige organisasjoner som foretar lovbestemte besiktelser eller klassifiseringsbesiktelser eller utsteder sertifikater for disse rorofergene eller hurtiggående passasjerfartøyene.
  6. Også inspektører som ikke oppfyller kriteriene omhandlet ovenfor, godtas dersom de da direktiv 95/21/EF ble vedtatt, var ansatt hos en medlemsstats vedkommende myndighet med ansvar for lovbestemte besiktelser eller inspeksjoner som et ledd i havnestatskontrollen.

---

---