



**DEN EUROPÆISKE UNION**

**EUROPA-PARLAMENTET**

**RÅDET**

---

**Strasbourg, den 15. november 2017  
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)  
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17  
REV 1**

**MAR 140  
CODEC 1123**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV  
OM ÆNDRING AF DIREKTIV 2009/45/EF OM  
SIKKERHEDSREGLER OG -STANDARDER FOR PASSAGERSKIBE**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/...**

**af 15. november 2017**

**om ændring af direktiv 2009/45/EF  
om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,  
efter høring af Regionsudvalget,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure<sup>2</sup>, og  
ud fra følgende betragtninger:

---

<sup>1</sup> EUT C 34 af 2.2.2017, s. 167.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets holdning af 4.10.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2017.

- (1) For at fastholde det høje sikkerhedsniveau og den deraf følgende høje grad af passagertillid, som de fælles sikkerhedsstandarder, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF<sup>1</sup>, har ført til, og for at sikre lige vilkår er det nødvendigt at forbedre anvendelsen af nævnte direktiv. Direktiv 2009/45/EF bør kun finde anvendelse på de passagerskibe og -fartøjer, som direktivets sikkerhedsstandarder blev udformet med henblik på. En række specifikke skibstyper bør derfor udelukkes fra nævnte direktivs anvendelsesområde, navnlig tenderbåde, sejlskibe og skibe, der, f.eks. til offshoreanlæg, transporterer uddannet personale, som ikke er beskæftiget med skibets drift.
- (2) Tenderbåde på skibe anvendes til at transportere passagerer direkte mellem passagerskibe og land ad den kortest mulige, sikre søroute. De er ikke egnede og bør ikke anvendes til andre former for tjenester såsom sightseeingture langs kysten. Til sådanne ture bør anvendes skibe, der opfylder kyststatens krav til passagerskibe som angivet bl.a. i IMO's retningslinjer (MSC.1/Circ. 1417 om retningslinjer for tenderbåde på passagerskibe). Medlemsstaterne og Kommissionen bør fremme drøftelser i IMO med henblik på at revidere retningslinjerne for at øge sikkerheden. Kommissionen bør vurdere behovet for at gøre retningslinjerne obligatoriske.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

- (3) Direktiv 2009/45/EF udelukker passagerskibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, fra sit anvendelsesområde. Sejlskibe bør ikke certificeres i overensstemmelse med dette direktiv, hvis deres mekaniske drivkraft alene er beregnet til brug som hjælpkraft og i nødsituationer. Kommissionen bør derfor vurdere behovet for fælles europæiske krav til denne kategori af passagerskibe senest i 2020.
- (4) Offshoreanlæg betjenes af fartøjer, der transporterer offshoreteknikere. Disse offshoreteknikere skal fuldføre og bestå et obligatorisk sikkerhedskursus og opfylde visse obligatoriske helbredskriterier. De bør derfor omfattes af andre og specifikke sikkerhedsregler, der ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Medlemsstaterne og Kommissionen bør aktivt støtte IMO's igangværende arbejde vedrørende sikkerhedsstandarder for offshorefartøjer på grundlag af IMO-resolution MSC.418(97).
- (5) Programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit) har vist, at ikke alle medlemsstater certificerer aluminiumsskibe i henhold til direktiv 2009/45/EF. Dette skaber en uensartet situation, der underminerer målet om at opnå et fælles, højt sikkerhedsniveau for passagerer, der sejler indenrigs i Unionen. For at undgå uensartet anvendelse som følge af forskellige fortolkninger af definitionen af aluminium som et tilsvarende materiale og anvendeligheden af de dertil svarende brandsikkerhedsstandarder, hvilket medfører forskellige fortolkninger af direktivets anvendelsesområde, bør definitionen af "tilsvarende materiale" i direktiv 2009/45/EF præciseres. Medlemsstaterne bør have mulighed for at vælge strengere brandforebyggelsesforanstaltninger i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv vedrørende supplerende sikkerhedskrav.

- (6) Et betydeligt antal passagerskibe, der er bygget af aluminiumslegering, sørger for faste og hyppige søvejsforbindelser mellem forskellige havne i en medlemsstat. Idet overholdelse af dette direktivs krav ville have alvorlige konsekvenser for sådan befordring og de dertil knyttede socioøkonomiske forhold samt finansielle og tekniske virkninger for eksisterende og nye skibe, bør disse medlemsstater have mulighed for i en begrænset periode at anvende national ret på sådanne passagerskibe, samtidig med at der opretholdes et forsvarligt sikkerhedsniveau.
- (7) Med henblik på at øge den retlige klarhed og sammenhæng og dermed øge sikkerhedsniveauet bør en række definitioner og henvisninger ajourføres og yderligere tilpasses de internationale regler eller EU-reglerne på området. I den forbindelse er det vigtigt at undgå at ændre det nuværende anvendelsesområde for direktiv 2009/45/EF. Navnlig bør definitionen af traditionelt skib bringes i bedre overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF<sup>1</sup>, mens de nuværende kriterier for byggeår og materialetype bevares. Definitionen af fritidsfartøj bør bedre tilpasses den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen fra 1974).

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

- (8) For så vidt angår proportionalitetsprincippet, har det vist sig vanskeligt at tilpasse de nuværende forskrifter, der er afledt af SOLAS-konventionen fra 1974, til små passagerfartøjer med en længde på under 24 meter. Desuden bygges små skibe primært i andre materialer end stål. Derfor er kun et meget begrænset antal af sådanne skibe certificeret i henhold til direktiv 2009/45/EF. Da der ikke er specifikke betænkeligheder vedrørende sikkerhed, og da direktiv 2009/45/EF ikke indeholder passende standarder, bør skibe med en længde på under 24 meter derfor undtages fra dette direktivs anvendelsesområde og gøres til genstand for specifikke sikkerhedsstandarder fastlagt af medlemsstaterne, som bedre er i stand til at vurdere lokale begrænsninger for disse skibes sejlads, når det drejer sig om afstanden til kysten eller en havn og om vejrforhold. Når medlemsstaterne fastlægger disse standarder, bør de tage hensyn til retningslinjer, der skal offentliggøres af Kommissionen. Disse retningslinjer bør, hvis det er relevant, tage hensyn til eventuelle internationale aftaler og konventioner under IMO og bør undgå at indføre yderligere krav, der går videre end de eksisterende internationale regler. Kommissionen opfordres til at vedtage sådanne retningslinjer hurtigst muligt.
- (9) Med henblik på yderligere at forenkle de definitioner af havområder, der er fastsat i direktiv 2009/45/EF, og for at mindske byrden på medlemsstaterne bør overflødige og uhensigtsmæssige kriterier fjernes. Samtidig med at sikkerhedsniveauet opretholdes, bør definitionen af havområder, hvor skibe i klasse C og D må sejle, forenkles ved at fjerne kriteriet "hvor skibbrudne kan bringes i land" og fjerne "afstanden til en nødhavn" i forbindelse med fastlæggelsen af havområderne. En given kystlinjes egnethed som nødhavn er et dynamisk parameter, som medlemsstaterne kun kan vurdere i det enkelte tilfælde. Hvor det er nødvendigt bør eventuelle driftsmæssige begrænsninger for et bestemt skib i forbindelse med dets afstand fra en nødhavn angives i sikkerhedscertifikatet for passagerskibe ("Passenger Ship Safety Certificate").

- (10) På grund af de særlige geografiske og vejmæssige forhold og det store antal øer, der skal betjenes regelmæssigt og hyppigt i Grækenland, både med hensyn til forbindelsen til fastlandet og øerne imellem, og det deraf følgende store antal mulige søvejsforbindelser bør Grækenland kunne fravige kravet om fastlæggelse af havområder. Grækenland bør i stedet kunne klassificere passagerskibe i henhold til den specifikke sørute, hvor de sejler, samtidig med at de samme kriterier for klasser af passagerskibe og de samme sikkerhedsstandarder opretholdes.
- (11) Med henblik på at undgå utilsigtede negative konsekvenser af de gældende bestemmelser, i overensstemmelse med hvilke ombyggede fragtskibe ikke må anses for at være nye passagerskibe, bør det præciseres, at kravene vedrørende ombygning ikke kun finder anvendelse på eksisterende passagerskibe, men på alle skibe.
- (12) Da en havnestat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF<sup>1</sup> kan foretage inspektion af et passagerskib eller et højhastighedspassagerfartøj, der fører et andet flag end havnestatens flag, når det er i indenrigsfart, er de særlige bestemmelser i artikel 5, stk. 3, i direktiv 2009/45/EF overflødige og bør udgå.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- (13) I betragtning af forskellene i fremgangsmåden mellem kravene i SOLAS-konventionen fra 1974 om stabilitet ved havari og Unionens særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe ved havari, der findes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF<sup>1</sup>, bør behovet for direktiv 2003/25/EF og dets merværdi vurderes på grundlag af, om disse krav i SOLAS-konventionen fra 1974 sikrer samme sikkerhedsniveau.
- (14) For at øge gennemsigtigheden og gøre det lettere for medlemsstaterne at meddele fritagelser og tilsvarende og supplerende sikkerhedsforanstaltninger bør Kommissionen oprette og vedligeholde en database. Den bør indeholde de meddelte foranstaltninger som udkast og i deres vedtagne form. De vedtagne foranstaltninger bør gøres offentligt tilgængelige.
- (15) I betragtning af de ændringer, der følger af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), bør de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at gennemføre direktiv 2009/45/EF, ajourføres i overensstemmelse hermed. Gennemførelsesretsakter bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22).

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (16) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan og de indhøstede erfaringer og for at øge gennemsigtigheden bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF med henblik på, om nødvendigt, ikke at anvende ændringer af internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv, og med henblik på ajourføring af de tekniske krav. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (17) Da de specifikke henvisninger i artikel 14 til det igangværende arbejde i IMO er blevet forældede, bør denne artikel udgå. Den internationale indsats' overordnede mål om at forbedre sikkerheden for passagerskibe og skabe lige vilkår er imidlertid fortsat relevante og bør forfølges i overensstemmelse med traktaterne. Med henblik herpå bør medlemsstaterne og Kommissionen inden for IMO's rammer arbejde for at revidere og forbedre reglerne i SOLAS-konventionen fra 1974.

- (18) Det er vigtigt, at eventuelle sanktioner, der fastsættes af medlemsstaterne, gennemføres korrekt og er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og har afskrækkende virkning.
- (19) På baggrund af den fulde cyklus for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds (EMSA's) kontrolbesøg bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 2009/45/EF senest den ... [ni år efter datoen for nærværende ændringsdirektivs ikrafttræden] og forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet herom. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.
- (20) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater, som ikke har søhavne, og som ikke har passagerskibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, en uforholdsmæssig stor administrativ byrde bør sådanne medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv. Det betyder, at de ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv, så længe disse betingelser er opfyldt.
- (21) Den menneskelige faktor er en grundlæggende del af skibes sikkerhed og de dertil knyttede procedurer. For at bevare et højt sikkerhedsniveau er det nødvendigt at tage hensyn til forbindelsen mellem sikkerhed, leveforholdene om bord, arbejdsvilkår og uddannelse, herunder uddannelse i grænseoverskridende rednings- og nødaktioner i overensstemmelse med internationale krav. Medlemsstaterne og Kommissionen bør derfor spille en proaktiv rolle på internationalt plan for at overvåge og forbedre den sociale dimension for søfarende om bord på skibe.

- (22) For at lette gennemførelsesprocessen bør EMSA støtte Kommissionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002<sup>1</sup>.
- (23) Direktiv 2009/45/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

*Artikel 1*  
*Ændringer af direktiv 2009/45/EF*

I direktiv 2009/45/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

"a) "internationale konventioner": følgende konventioner, herunder deres protokoller og ændringer heraf, i deres gældende affattelser:

- i) den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen fra 1974), og
- ii) den internationale konvention om lastelinjer fra 1966".

b) Litra b) affattes således:

"b) "regler for intakt stabilitet": "Code on Intact Stability for all types of ships covered by IMO Instruments", som er indeholdt i IMO-forsamlingens resolution A.749(18) af 4. november 1993, eller "International Code on Intact Stability" fra 2008, som er indeholdt i IMO-resolution MSC.267(85) af 4. december 2008, i deres gældende affattelser".

c) Litra g), nr. ii), affattes således:

"ii) deres største hastighed som defineret i regel 1.4.30 i 1994-koden for højhastighedsfartøjer og regel 1.4.38 i 2000-koden for højhastighedsfartøjer er mindre end 20 knob".

d) Litra m) affattes således:

"m) "bovhøjde": den bovhøjde, der er defineret i regel 39 i den internationale konvention om lastelinjer fra 1966".

e) I litra q) affattes første afsnit således:

"q) "havområde": ethvert havområde eller enhver sørute, der er fastsat i henhold til artikel 4".

f) Litra r) affattes således:

"r) "havneområde": et område, som ikke er et havområde fastsat i henhold til artikel 4, som defineret af medlemsstaten med jurisdiktion over det, og som strækker sig ud til de fjernest beliggende faste anlægsdele, som udgør en integrerende del af havnen, eller til grænser defineret ud fra naturlige geografiske karakteristika, som beskytter en flodmunding eller et lignende afskærmet område".

g) Litra s) udgår.

h) Litra u) affattes således:

"u) "havnestat": en medlemsstat, til eller fra hvis havn eller havne et skib eller fartøj, der fører et andet flag end denne medlemsstats flag, er i indenrigsfart".

i) Litra v) affattes således:

"v) "anerkendt organisation": en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009\*

---

\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).".

j) Litra y) affattes således:

"y) "bevægelseshæmmede personer": personer, som har særlige vanskeligheder i forbindelse med benyttelse af offentlige transportmidler, herunder ældre, personer med handicap, personer med nedsatte sensoriske evner samt kørestolsbrugere, gravide og personer, der ledsager mindre børn".

k) Følgende litraer tilføjes:

"z) "sejlskib": et skib, der drives frem ved hjælp af sejl, også selv om det er udstyret med mekanisk drivkraft til brug som hjælpekraft og i nødsituationer

- za) "tilsvarende materiale": en aluminiumlegering eller et andet ikkebrændbart materiale, som i sig selv eller ved anvendelse af isolation bibeholder egenskaber, der svarer til ståls i henseende til holdbarhed og mekanisk modstandsevne ved afslutningen af den foreskrevne standardbrandprøvning
- zb) "standardbrandprøvning": en prøvning, hvorved prøveemner af de pågældende skotter eller dæk i en prøveovn udsættes for temperaturer, der ca. svarer til standardkurven for tid og temperatur i overensstemmelse med den prøvningsmetode, som er angivet i International Code for Application of Fire Test Procedures (international kode for anvendelse af brandprøvningsprocedurer) fra 2010, der er indeholdt i IMO-resolution MSC.307(88) af 3. december 2010, i dens gældende affattelse
- zc) "traditionelt skib": enhver type historisk passagerskib konstrueret før 1965 og kopier heraf, som fortrinsvis er bygget af de originale materialer, herunder skibe, der er konstrueret med henblik på at støtte og fremme traditionelle færdigheder og sømandskab, og som tilsammen er levende kulturminde, der drives i henhold til traditionelle principper for sømandskab og traditionelle teknikker
- zd) "fritidsfartøj": et fartøj, som ikke anvendes til erhvervsmæssige formål, uanset typen af fremdriftsmiddel
- ze) "tenderbåd": en båd på et skib, som anvendes til at transportere flere end 12 passagerer mellem et passagerskib, der ligger stille, og land

- zf) "offshoreserviceskib": et skib, der anvendes til befording af og opholdssted for offshoreteknikere, der ikke udfører arbejde om bord, som er absolut nødvendigt for skibets drift
- zg) "offshoreservicefartøj": et fartøj, der anvendes til befording af og opholdssted for offshoreteknikere, der ikke udfører arbejde om bord, som er absolut nødvendigt for fartøjets drift
- zh) "større reparationer, ombygninger og forandringer": enhver af følgende:
- forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs dimensioner, såsom forlængelse ved tilføjelse af et nyt midterstykke
  - forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs kapacitet med hensyn til passagerbefordring, såsom omdannelse af vogndækket til passagerrum
  - forandringer, som i væsentlig grad forøger et skibs levetid, såsom renovering af passagerrum på et helt dæk
  - enhver ombygning af en hvilken som helst type skib til et passagerskib."

2) Artikel 3 affattes således:

*"Artikel 3*

*Anvendelsesområde*

1. Dette direktiv finder anvendelse på følgende passagerskibe og passagerfartøjer, når de er i indenrigsfart, uanset hvilket flag de fører:

- a) nye og eksisterende passagerskibe med en længde på 24 meter og derover
- b) højhastighedspassagerfartøjer.

Hver medlemsstat sikrer i sin egenskab af havnestat, at passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der fører et tredjelands flag, i fuldt omfang opfylder dette direktivs krav, før de kan sejle i indenrigsfart i denne medlemsstat.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på:

- a) passagerskibe, som er:
  - i) krigsskibe og troppetransportskibe
  - ii) sejlskibe
  - iii) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler

- iv) fartøjer, som er bygget i andre materialer end stål eller tilsvarende materiale, og som ikke er omfattet af standarderne for højhastighedsfartøjer (res. MSC 36(63) eller MSC.97(73)) eller Dynamically Supported Craft (res. A.373(X))
  - v) træskibe af primitiv konstruktion
  - vi) traditionelle skibe
  - vii) fritidsfartøjer
  - viii) skibe, der udelukkende er i fart i havneområder
  - ix) offshoreserviceskibe, eller
  - x) tenderbåde
- b) højhastighedspassagerfartøjer, som er:
- i) krigsskibe og troppetransportskibe
  - ii) fritidsfartøjer
  - iii) fartøjer, der udelukkende er i fart i havneområder, eller
  - iv) offshoreservicefartøjer.

3. Medlemsstater, der ikke har søhavne, og som ikke har passagerskibe eller passagerfartøjer, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv bortset fra forpligtelsen fastsat i andet afsnit.

De medlemsstater, der agter at benytte en sådan undtagelse, meddeler senest den ... [datoen for gennemførelsen af dette ændringsdirektiv] Kommissionen, om betingelserne herfor er opfyldt, og underretter derefter årligt Kommissionen om enhver senere ændring. Sådanne medlemsstater må ikke tillade, at passagerskibe eller passagerfartøjer, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, fører deres flag, før de har gennemført dette direktiv."

3) Artikel 4 affattes således:

*"Artikel 4*

*Kategorisering af havområder og klasser af passagerskibe*

1. Havområder opdeles i følgende kategorier:

"område A"	et havområde uden for havområde B, C og D
"område B"	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 20 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde, men som er uden for område C og D
"område C"	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 5 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde, men uden for havområde D. Desuden skal sandsynligheden for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 2,5 meter, være mindre end 10 % i en periode på ét år ved helårsdrift eller i en bestemt periode ved årstidsbestemt sejlads, såsom drift i sommerhalvåret
"område D"	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 3 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde. Desuden skal sandsynligheden for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 1,5 meter, være mindre end 10 % i en periode på ét år ved helårsdrift eller i en bestemt periode ved årstidsbestemt sejlads, såsom drift i sommerhalvåret.

2. Hver medlemsstat:

- a) opstiller og ajourfører, når det er nødvendigt, en liste over havområder inden for dens jurisdiktion

- b) fastlægger den indre grænse for det havområde, der er tættest på dens kyst
  - c) offentliggør listen i en offentlig database, som er tilgængelig på den kompetente søfartsmyndigheds internetsted
  - d) underretter Kommissionen om, hvor disse oplysninger findes, og underretter den, når listen ændres.
3. Som en undtagelse fra forpligtelsen til at opstille en liste over havområder kan Grækenland opstille og, når det er nødvendigt, ajourføre en liste over søruter, der omfatter søruterne i Grækenland, ved anvendelse af tilsvarende kriterier for de kategorier, der er fastsat i stk. 1.
4. Passagerskibe inddeles i følgende klasser, alt efter hvilke havområder de må sejle i:

"klasse A"	et passagerskib i indenrigsfart i område A, B, C og D
"klasse B"	et passagerskib i indenrigsfart i område B, C og D
"klasse C"	et passagerskib i indenrigsfart i område C og D
"klasse D"	et passagerskib i indenrigsfart i område D.

5. For højhastighedspassagerfartøjer gælder de kategorier, som er defineret i kapitel 1, regel 1.4.10 og 1.4.11, i koden for højhastighedsfartøjer fra 1994 eller kapitel 1, regel 1.4.12 og 1.4.13, i koden for højhastighedsfartøjer fra 2000."

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 affattes andet afsnit således:

"Hver medlemsstat anerkender i sin egenskab af havnestat sikkerhedscertifikater ("High Speed Craft Safety Certificate") og driftstilladelser ("Permit to Operate") for højhastighedsfartøjer, som en anden medlemsstat har udstedt for højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart, eller de i artikel 13 omhandlede sikkerhedscertifikater for passagerskibe ("Passenger Ship Safety Certificate"), som en anden medlemsstat har udstedt for passagerskibe i indenrigsfart."

b) Stk. 3 udgår.

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Skibsudstyr, som opfylder de krav, der er fastsat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU\*, anses for at være i overensstemmelse med nærværende direktivs krav.

---

\* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 146)."

5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:

i) Litra a) affattes således:

"a) Konstruktion og vedligeholdelse af skroget, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg skal være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation eller tilsvarende regler, som en administration anvender i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF\*

---

\* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47)."

ii) Litra c) udgår.

b) I stk. 2, litra b), foretages følgende ændringer:

– Nr. ii) udgår.

– Nr. iii) affattes således:

"iii) Uanset nr. i) er nye passagerskibe i klasse D undtaget fra kravet om minimumsbovhøjde i den internationale konvention om lastelinjer fra 1966."

- c) I stk. 3 foretages følgende ændringer:
- i) Litra c) og d) affattes således:
- "c) Eksisterende passagerskibe i klasse C og D skal opfylde de relevante specifikke krav i nærværende direktiv samt – i forhold, der ikke er omfattet af sådanne krav – flagstatens administrations regler; sådanne regler skal tilvejebringe et sikkerhedsniveau, der svarer til sikkerhedsniveauet i kapitel II-1 og II-2 i bilag I, idet de tager hensyn til de specifikke lokale driftsforhold i de havområder, hvori skibe i sådanne klasser må sejle i. Inden eksisterende passagerskibe i klasse C og D kan indsættes i indenrigsrutefart i en havnestat, skal flagstatens administration opnå havnestatens samtykke til disse regler.
- d) Er en medlemsstat af den opfattelse, at de regler, en havnestats administration kræver opfyldt i henhold til dette stykkes litra c), er urimelige, underretter den straks Kommissionen herom. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder dens beslutning om, hvorvidt disse regler er rimelige. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2."
- ii) Litra e) og f) udgår.

d) I stk. 4 foretages følgende ændringer:

i) I litra a) affattes tredje led således:

"– fartøjet fuldt ud opfylder kravene i sikkerhedskoden for Dynamically Supported Craft (DSC-koden) indeholdt i IMO-resolution A.373(10) i dens gældende affattelse."

ii) Litra c) affattes således:

"c) Konstruktion og vedligeholdelse af højhastighedspassagerfartøjer og deres udstyr skal være i overensstemmelse med en anerkendt organisations regler for klassifikation af højhastighedsfartøjer eller tilsvarende regler, som en administration anvender i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i direktiv 2009/15/EF."

e) Følgende stykker tilføjes:

"5. For så vidt angår nye og eksisterende skibe skal større reparationer, ombygninger og forandringer samt udrustning i forbindelse hermed være i overensstemmelse med kravene for nye skibe fastsat i stk. 2, litra a); ombygning af et skib, som kun har til formål at forbedre dets overlevelsessevne, anses ikke som en større forandring.

6. Skibe, der er bygget af et tilsvarende materiale før den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], skal opfylde kravene i dette direktiv senest den ... [seks år efter den dato, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit].
7. Uanset dette direktiv kan en medlemsstat med mere end 60 passagerskibe, som er bygget af aluminiumlegering og fører dens flag den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], meddele følgende fritagelser fra dette direktivs bestemmelser til følgende passagerskibe for følgende perioder:
  - a) passagerskibe i klasse B, C og D, som er bygget af aluminiumlegering efter den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] for en periode på 10 år efter denne dato, og
  - b) passagerskibe i klasse B, C og D, som er bygget af aluminiumlegering inden den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] for en periode på 12 år efter denne dato

forudsat, at disse skibe udelukkende sejler mellem havne i denne medlemsstat.

Enhver medlemsstat, der ønsker at benytte denne undtagelse, skal senest den ... [den i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, omhandlede dato] meddele Kommissionen, at den agter at gøre dette, og underrette Kommissionen om indholdet. De skal ligeledes meddele Kommissionen enhver senere ændring. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater i overensstemmelse med artikel 9, stk. 4."

6) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Ro-ro-passagerskibe i klasse C, på hvilke kølene blev lagt, eller som var på et lignende konstruktionsstadium den 1. oktober 2004 eller senere, og alle ro-ro-passagerskibe i klasse A og B skal overholde artikel 6, 8 og 9 i direktiv 2003/25/EF."

b) Stk. 2 udgår.

7) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 3 udgår andet afsnit.

b) Stk. 4 udgår.

8) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. En medlemsstat kan efter proceduren i stk. 4 træffe foranstaltninger, der gør det muligt at indføre krav, der svarer til visse specifikke krav i dette direktiv, såfremt sådanne tilsvarende krav er mindst lige så effektive som kravene i direktivet."

b) Stk. 4 affattes således:

"4. En medlemsstat, der benytter sig af rettighederne tildelt i stk. 1, 2 eller 3, skal følge proceduren i dette stykkes andet til syvende afsnit.

Medlemsstaten underretter Kommissionen om de foranstaltninger, som den agter at vedtage, og inkluderer i en sådan underretning tilstrækkelige detaljer til at godtgøre, at sikkerhedsniveauet fortsat er forsvarligt.

Hvis Kommissionen inden for en periode på seks måneder efter underretningen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder dens beslutning om, at de påtænkte foranstaltninger er ubegrundede, pålægges den pågældende medlemsstat at ændre de påtænkte foranstaltninger eller at undlade at vedtage dem. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.

Vedtagne foranstaltninger skal udmøntes i den relevante nationale lovgivning og meddeles til Kommissionen og til de øvrige medlemsstater.

Enhver sådan foranstaltning skal anvendes på alle passagerskibe i samme klasse eller på fartøjer, der sejler under samme nærmere beskrevne forhold, uden forskelsbehandling med hensyn til deres flagstat eller rederiets nationalitet eller forretningssted.

De i stk. 3 omhandlede foranstaltninger er kun gældende, så længe skibet eller fartøjet sejler under de beskrevne forhold.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de i andet og fjerde afsnit omhandlede foranstaltninger via en database, som Kommissionen opretter og vedligeholder til dette formål, og hvortil Kommissionen og medlemsstaterne skal have adgang. Kommissionen stiller de vedtagne foranstaltninger til rådighed på et offentligt tilgængeligt websted."

c) I stk. 5 affattes litra c) således:

"c) Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder dens beslutning om, hvorvidt medlemsstatens beslutning om at suspendere skibets eller fartøjets drift eller pålægge yderligere foranstaltninger er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerheden for menneskeliv eller ejendom eller for miljøet, samt, såfremt suspensionen eller pålægningen af yderligere foranstaltninger ikke er berettiget, at den pågældende medlemsstat skal tilbagekalde suspensionen eller foranstaltningerne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2."

9) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 affattes litra d) således:

"d) de specifikke henvisninger til de internationale konventioner og IMO-resolutioner, jf. artikel 2, litra g), m), q) og zb), artikel 3, stk. 2, litra a), og artikel 6, stk. 1, litra b), og stk. 2, litra b)."

b) I stk. 2 foretages følgende ændringer:

i) Litra b) affattes således:

"b) at tilpasse de tekniske specifikationer i ændringerne til de internationale konventioner for skibe i klasse B, C og D og fartøjer i lyset af de indhøstede erfaringer"

ii) Følgende litra tilføjes:

"c) at forenkle og præcisere de tekniske elementer i lyset af erfaringerne, der er opnået fra deres gennemførelse

d) at ajourføre henvisningerne til andre EU-instrumenter, der finder anvendelse på passagerskibe i indenrigsfart."

c) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a vedrørende ændringer af dette direktiv som omhandlet i nærværende artikels stk. 1 og 2.

4. Under særlige omstændigheder, og når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden, sundheden, leveforholdene eller arbejdsvilkårene om bord eller havmiljøet eller for at undgå uforenelighed med Unionens søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a vedrørende ændring af dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af de i artikel 2 omhandlede internationale instrumenter i forbindelse med dette direktiv.

Disse delegerede retsakter vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument."

- 10) Følgende artikel indsættes:

*"Artikel 10a*

*Udøvelse af de delegerede beføjelser*

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 3 og 4, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 3 og 4, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 10, stk. 3 og 4, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 3 eller 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

11) I artikel 11 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011\* anvendelse.

---

\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

b) Stk. 3 udgår.

12) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Passagerskibe skal af flagstatens administration underkastes de i litra a), b) og c) nævnte syn:

a) et indledende syn, før skibet sættes i fart

b) et periodisk syn én gang hver 12. måned, og

c) yderligere syn efter behov."

b) Stk. 2 udgår.

13) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Alle nye og eksisterende passagerskibe, der opfylder kravene i dette direktiv, skal være forsynet med et sikkerhedscertifikat for passagerskibe ("Passenger Ship Safety Certificate") i overensstemmelse med dette direktiv. Certifikatet skal være i det format, der er fastlagt i bilag II. Dette certifikat udstedes af flagstatens administration efter udførelsen af et indledende syn som omhandlet i artikel 12, stk. 1, litra a)."

b) I stk. 3 affattes tredje afsnit således:

"Inden der udstedes driftstilladelse ("Permit to Operate") for højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart i en havnestat, træffes der aftale mellem flagstatens administration og havnestaten om eventuelle driftsvilkår for drift af fartøjet i den pågældende stat. Flagstatens administration anfører sådanne eventuelle vilkår i driftstilladelsen ("Permit to Operate")."

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Supplerende og tilsvarende sikkerhedsforanstaltninger samt undtagelser, der indrømmes for skibe eller fartøjer i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, 2 og 3, anføres i skibets eller fartøjets certifikat."

14) Artikel 14 udgår.

15) Følgende artikel indsættes:

*"Artikel 16a*

*Evaluering*

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv og forelægger resultatet af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest den ... [syv år efter den dato, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit]."

16) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) I kapitel II-2, afsnit A, punkt 13.1, affattes første afsnit således:

"I alle skibe skal der til vejledning for skibets officerer til stadighed være opslået generalarrangementstegninger, der for hvert dæk klart viser kontrolrummene, de forskellige brandsektioner, der er omgivet af klasse A-inddelinger, de sektioner, der er omgivet af klasse B-inddelinger, samt nærmere oplysninger om brandvisnings- og brandalarmanlæg, sprinkleranlæg, brandslukningsmateriel, adgangsveje til de forskellige rum, dæk osv. samt ventilationsanlægget, herunder nærmere oplysninger om centralstyringen for ventilatorer, anbringelse af spjæld og numrene på de ventilatorer, der betjener hver enkelt afdeling. Eventuelt kan ovennævnte oplysninger i stedet gives i et hæfte, hvoraf hver af skibets officerer skal have et eksemplar, mens et eksemplar altid skal ligge fremme om bord på et tilgængeligt sted.

Brandkontrolplaner og -hæfter skal holdes ajour, idet enhver ændring snarest muligt skal indføres heri. Beskrivelserne i sådanne planer og hæfter skal være på flagstatens officielle sprog. Hvis det ikke er enten engelsk eller fransk skal der desuden være indeholdt en oversættelse til et af disse sprog. Er skibet i indenrigsfart i en anden medlemsstat, som hverken har engelsk eller fransk som officielt sprog, skal der være indeholdt en oversættelse til denne havnestats officielle sprog."

- b) I kapitel III, punkt 2, fodnote 1 til tabellen, første afsnit, affattes indledningen således:

"Overlevelsesfartøjer kan være redningsbåde eller redningsflåder eller en kombination heraf i overensstemmelse med regel III/2.2. Når det er berettiget på baggrund af, at rejser finder sted i lukkede farvande og/eller under gunstige klimatiske forhold, kan flagstatens administration under hensyntagen til henstillingerne i IMO's MSC/Circ. 1046, medmindre det afslås af havnemedlemsstaten, acceptere."

## *Artikel 2*

### *Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den ... [24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den ... [24 måneder efter ikrafttræden].

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 3*  
*Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 4*  
*Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*