



**EUROPEISKA UNIONEN**

**EUROPAPARLAMENTET**

**RÅDET**

---

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

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

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

**MAR 140  
CODEC 1123**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV  
OM ÄNDRING AV DIREKTIV 2009/45/EG OM SÄKERHETSBESTÄMMELSER  
OCH SÄKERHETSNORMER FÖR PASSAGERARFARTYG**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS  
DIREKTIV (EU) 2017/...**

**av den 15 november 2017**

**om ändring av direktiv 2009/45/EG  
om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>2</sup>, och

---

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

<sup>2</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 oktober 2017 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2017.

av följande skäl:

- (1) För att en hög säkerhetsnivå, och därigenom passagerarnas förtroende, enligt gemensamma säkerhetsnormer som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG<sup>1</sup> ska kunna upprätthållas, och för att bevara lika villkor, är det nödvändigt att förbättra tillämpningen av det direktivet. Direktiv 2009/45/EG bör endast vara tillämpligt på de passagerarfartyg för vilka det direktivets säkerhetsnormer utformades. Ett antal specifika fartygstyper bör därför undantas från det direktivets tillämpningsområde, särskilt tenderbåtar, segelfartyg och fartyg som transporterar, exempelvis till havsbaserade anläggningar, utbildad personal som inte deltar i fartygets verksamhet.
- (2) Tenderbåtar som medförs ombord på fartyg används för att transportera passagerare från passagerarfartyg direkt till land och tillbaka, längs den rutt som är den kortaste säkra ruten. De är inte lämpliga för, och bör inte användas för, andra typer av tjänster, såsom sightseeingutflykter längs kuster. Sådana utflykter bör tillhandahållas av fartyg som uppfyller kuststatens krav för passagerarfartyg enligt bland annat IMO:s riktlinjer (MSC.1/Circ. 1417 om riktlinjer för tenderbåtar för passagerarfartyg). Medlemsstaterna och kommissionen bör främja diskussioner inom IMO, i syfte att se över riktlinjerna för att öka säkerheten. Kommissionen bör bedöma behovet av att göra riktlinjerna obligatoriska.

---

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

- (3) Direktiv 2009/45/EG är inte tillämpligt på passagerarfartyg som inte drivs mekaniskt. Segelfartyg bör inte certifieras i enlighet med det direktivet när den mekaniska framdrivningen på dessa fartyg endast är avsedd att användas som hjälp och i nödsituationer. Kommissionen bör därför bedöma behovet av gemensamma europeiska krav för denna kategori av passagerarfartyg senast 2020.
- (4) Havsbaserade anläggningar betjänas av fartyg som transporterar industripersonal. Denna industripersonal är skyldig att med godkänt resultat genomgå obligatorisk säkerhetsutbildning och uppfylla vissa obligatoriska krav avseende medicinsk lämplighet. Industripersonalen bör därför omfattas av andra och specifika säkerhetsbestämmelser som ligger utanför tillämpningsområdet för detta direktiv. Medlemsstaterna och kommissionen bör aktivt stödja IMO:s pågående arbete beträffande säkerhetsnormer för fartyg inom offshoresektorn med hänvisning till IMO:s resolution MSC.418(97).
- (5) Programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) har visat att inte alla medlemsstater certifierar fartyg i aluminium enligt direktiv 2009/45/EG. Detta skapar en ojämlig situation som undergräver målet att uppnå en gemensam hög säkerhetsnivå för passagerare som färdas ombord på fartyg på inrikes resa i unionen. För att undvika olikheter vid tillämpningen till följd av skilda tolkningar av definitionen av aluminium som ett likvärdigt material och tillämpligheten av motsvarande brandskyddsnormer, som leder till olika tolkningar av direktivets tillämpningsområde, bör definitionen av *likvärdigt material* i direktiv 2009/45/EG förtydligas. Medlemsstaterna bör kunna välja strängare åtgärder för förebyggande av bränder i enlighet med bestämmelserna i det här direktivet om ytterligare säkerhetskrav.

- (6) Ett betydande antal passagerarfartyg byggda i aluminiumlegering erbjuder regelbundna och ofta förekommande sjöförbindelser mellan olika hamnar i en och samma medlemsstat. På grund av att efterlevnaden av kraven i detta direktiv skulle få allvarliga konsekvenser för denna transportverksamhet och de därmed förknippade socioekonomiska förhållandena samt ekonomiska och tekniska följder för existerande och nya fartyg, bör de medlemsstaterna ha möjlighet att under en begränsad tidsperiod tillämpa nationell rätt på sådana passagerarfartyg, samtidigt som de säkerställer att säkerhetsnivån upprätthålls på lämpligt sätt.
- (7) För att öka den rättsliga klarheten och enhetligheten, och därmed höja säkerhetsnivån, bör ett antal definitioner och hänvisningar uppdateras och ytterligare anpassas till motsvarande internationella bestämmelser eller unionsbestämmelser. I samband med detta bör särskild försiktighet iakttas så att inte det nuvarande tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG ändras. Särskilt definitionen av traditionsfartyg bör anpassas bättre till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG<sup>1</sup>, samtidigt som de nuvarande kriterierna för byggnadsår och typ av material behålls. Definitionen av fritidsfartyg bör anpassas bättre till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (1974 års SOLAS-konvention).

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

- (8) Med tanke på proportionalitetsprincipen har nuvarande föreskrivande krav som härrör från 1974 års SOLAS-konvention visat sig vara svåra att anpassa till små passagerarfartyg med en längd under 24 meter. Dessutom är små fartyg huvudsakligen byggda av andra material än stål. Därför har endast ett mycket begränsat antal sådana fartyg certifierats enligt direktiv 2009/45/EG. Då inga specifika säkerhetsproblem föreligger och inga lämpliga normer föreskrivs i direktiv 2009/45/EG bör fartyg med en längd under 24 meter därför undantas från det direktivets tillämpningsområde och omfattas av särskilda säkerhetsnormer som fastställs av medlemsstaterna, som har bättre förutsättningar att bedöma de lokala trafikbegränsningarna för dessa fartyg när det gäller avstånd till land eller hamn och väderförhållanden. Vid fastställande av dessa normer bör medlemsstaterna beakta de riktlinjer som ska offentliggöras av kommissionen. Dessa riktlinjer bör när så är lämpligt beakta eventuella internationella överenskommelser och konventioner från IMO samt undvika att införa ytterligare krav utöver befintliga internationella bestämmelser. Kommissionen uppmanas att snarast möjligt anta sådana riktlinjer.
- (9) För att ytterligare förenkla definitionerna av fartområden som föreskrivs i direktiv 2009/45/EG och minimera bördan för medlemsstaterna bör överflödiga eller olämpliga kriterier tas bort. Samtidigt som säkerhetsnivån bibehålls bör definitionen av fartområden som fartyg i klasserna C och D får trafikera förenklas genom att kriteriet "där nödställda kan ta sig i land" tas bort och avståndet till "en skyddad plats" tas bort med avseende på fastställandet av fartområden. En viss kuststräckas lämplighet som skyddad plats är en dynamisk parameter som endast kan bedömas från fall till fall av medlemsstaterna. Vid behov bör operativa restriktioner för ett visst fartyg med avseende på dess avstånd till en skyddad plats anges i säkerhetscertifikatet för passagerarfartyg.

- (10) På grund av de geografiska och vädermässiga särdragen i Grekland och det stora antalet öar i landet som behöver regelbundna och ofta förekommande förbindelser, både med fastlandet och mellan öarna – och på grund av det stora antal möjliga sjöförbindelser som detta medför – bör Grekland tillåtas att avvika från kravet på att fastställa fartområden. I stället bör Grekland tillåtas att klassificera passagerarfartyg utifrån den angivna rutt de trafikerar, samtidigt som man upprätthåller samma kriterier för klassificering av passagerarfartyg och samma säkerhetsnormer som de som annars skulle vara tillämpliga.
- (11) För att undvika oavsiktliga negativa konsekvenser av de nuvarande bestämmelserna, i enlighet med vilka ombyggda lastfartyg inte får betraktas som nya passagerarfartyg, bör det förtydligas att kraven vid ombyggnad inte endast är tillämpliga på existerande passagerarfartyg, utan på alla fartyg.
- (12) Eftersom en hamnstat i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG<sup>1</sup> får inspektera ett passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som för en annan flagg än hamnstatens, när det används på inrikes resor, är de särskilda bestämmelserna i artikel 5.3 i direktiv 2009/45/EG överflödiga och bör utgå.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (13) Med tanke på skillnaderna i upplägg mellan kraven i 1974 års SOLAS-konvention på skadestabilitet och unionens särskilda skadestabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG<sup>1</sup> bör behovet av direktiv 2003/25/EG och dess mervärde bedömas utifrån huruvida de kraven i 1974 års SOLAS-konvention säkerställer samma säkerhetsnivå.
- (14) För att öka insynen och underlätta medlemsstaternas anmälan av undantag, motsvarigheter och ytterligare säkerhetsåtgärder bör en databas inrättas och underhållas av kommissionen. Den bör innehålla både utkastet till de anmälda åtgärderna och den antagna versionen. De antagna åtgärderna bör göras tillgängliga för allmänheten.
- (15) Mot bakgrund av de ändringar som fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) har medfört bör kommissionens befogenheter att genomföra direktiv 2009/45/EG uppdateras i enlighet därmed. Genomförandeakter bör antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (EUT L 123, 17.5.2003, s. 22).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (16) I syfte att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå och erfarenheter samt för att öka öppenheten bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att ändringar av internationella instrument om nödvändigt inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv, och med avseende på uppdatering av tekniska krav. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till mötena i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (17) Eftersom de särskilda hänvisningarna i artikel 14 till det pågående arbetet inom IMO har blivit inaktuella bör den artikeln utgå. De internationella åtgärdernas allmänna mål att förbättra passagerarfartygs säkerhet och skapa lika villkor är dock fortfarande av relevans och bör eftersträvas i enlighet med fördragen. I detta syfte bör medlemsstaterna och kommissionen arbeta inom ramen för IMO för att revidera och förbättra reglerna i 1974 års SOLAS-konvention.

- (18) Det är viktigt att eventuella sanktioner som fastställs av medlemsstaterna genomförs korrekt och att de är effektiva, proportionella och avskräckande.
- (19) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns (Emsa) kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 2009/45/EG senast den ... [nio år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] och lägga fram en rapport om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för den utvärderingen.
- (20) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater, vilka inte har några kusthamnar och vilka inte har några fartyg som för deras flagg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, bör dessa medlemsstater ges rätt att avvika från bestämmelserna i detta direktiv. Detta innebär att så länge dessa villkor är uppfyllda är de inte skyldiga att införliva detta direktiv.
- (21) Den mänskliga faktorn är en grundläggande del av sjösäkerheten och därmed sammanhängande förfaranden. För att bibehålla en hög säkerhetsnivå är det nödvändigt att beakta sambandet mellan säkerhet, boendeförhållanden ombord, arbetsvillkor och utbildning, inbegripet utbildning som avser gränsöverskridande räddnings- och nödinsatser i enlighet med internationella krav. Medlemsstaterna och kommissionen bör därför spela en proaktiv roll på internationell nivå i syfte att övervaka och förbättra den sociala dimensionen för sjömän på fartyg.

- (22) För att underlätta genomförandeprocessen bör Emsa stödja kommissionen och medlemsstaterna i enlighet med de relevanta bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002<sup>1</sup>.
- (23) Direktiv 2009/45/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).

*Artikel 1*  
*Ändringar av direktiv 2009/45/EG*

Direktiv 2009/45/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

"a) *internationella konventioner*: följande konventioner inklusive därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version:

i) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års SOLAS-konvention).

ii) 1966 års internationella lastlinjekonvention."

b) Led b ska ersättas med följande:

"b) *intaktstabilitetskoden*: koden om intaktstabilitet för alla fartygstyper som omfattas av IMO-instrument i IMO:s generalförsamlings resolution A.749(18) av den 4 november 1993, eller internationella koden om intaktstabilitet, 2008, i IMO:s resolution MSC.267(85) av den 4 december 2008, i gällande version."

- c) Led g ii ska ersättas med följande:
- "ii) deras maxhastighet, enligt definitionen i regel 1.4.30 i 1994 års kod för höghastighetsfartyg och regel 1.4.38 i 2000 års kod för höghastighetsfartyg, understiger 20 knop."
- d) Led m ska ersättas med följande:
- "m) *boghöjd*: den boghöjd som definieras i regel 39 i 1966 års internationella lastlinjekonvention."
- e) I led q ska första stycket ersättas med följande:
- "q) *fartområde*: varje fartområde eller rutt som fastställts i enlighet med artikel 4."
- f) Led r ska ersättas med följande:
- "r) *hamnområde*: ett annat område än ett fartområde fastställt i enlighet med artikel 4, definierat av den medlemsstat vars jurisdiktion det omfattas av, som sträcker sig till den yttersta permanenta hamnanläggning som är en del av hamnsystemet eller till de gränser som bestäms av naturliga geografiska kännetecken som bildar skydd kring en flodmynning eller ett liknande skyddat område."
- g) Led s ska utgå.

h) Led u ska ersättas med följande:

"u) *hamnstat*: en medlemsstat till eller från vars hamn eller hamnar ett fartyg som för en annan flagg än medlemsstatens gör inrikes resor."

i) Led v ska ersättas med följande:

"v) *erkänd organisation*: en organisation som är erkänd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009\*.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11)."

j) Led y ska ersättas med följande:

"y) *personer med nedsatt rörlighet*: personer som har särskilda problem med att använda allmänna transportmedel, inbegripet äldre, personer med funktionsnedsättning, personer med sensoriska funktionsnedsättningar och rullstolsburna, gravida och personer i sällskap med små barn."

k) Följande led ska läggas till:

"z) *segelfartyg*: ett fartyg som drivs med hjälp av segel, även om det i hjälpsyfte och för nödsituationer är försett med mekanisk framdrivning.

- za) *likvärdigt material*: en aluminiumlegering eller annat obrännbart material som i sig självt eller på grund av isoleringen uppvisar hållfasthets- och integritetsegenskaper som är likvärdiga med stålets efter att ha utsatts för tillämplig exponering enligt standardbrandprovet.
- zb) *standardbrandprov*: ett prov vid vilket provstycken av de aktuella skotten eller däckens i en testugn utsätts för temperaturer som ungefär motsvarar standardprovets tid- och temperaturkurva i enlighet med den provningsmetod som specificeras i 2010 års internationella kod för tillämpande av brandprovningssatser i IMO:s resolution MSC.307(88) av den 3 december 2010, i gällande version.
- zc) *traditionsfartyg*: alla slags historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen, inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra och främja traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap och teknik.
- zd) *fritidsfartyg*: ett fartyg som inte används yrkesmässigt, oavsett framdrivningssätt.
- ze) *tenderbåt*: en skeppsbåt som används för transport av fler än tolv passagerare mellan ett stillaliggande passagerarfartyg och land.

- zf) *försörjningsfartyg inom offshoresektorn*: ett fartyg som används för transport av och logi för industripersonal som inte utför arbete ombord som är väsentligt för fartygets verksamhet.
- zg) *försörjningsfartyg (höghastighet) inom offshoresektorn*: ett höghastighetsfartyg som används för transport av och logi för industripersonal som inte utför arbete ombord som är väsentligt för fartygets verksamhet.
- zh) *reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende*:
- ändringar som innebär en väsentlig förändring av ett fartygs dimensioner, t.ex. att fartyget förlängs genom att en ny mittsektion sätts in,
  - ändringar som innebär en väsentlig förändring av fartygets kapacitet att transportera passagerare, t.ex. att fordonsdäcket byggs om till passagerarutrymmen,
  - ändringar som innebär en väsentlig förlängning av fartygets livslängd, t.ex. renovering av passagerarutrymmena på ett helt däck, eller
  - ombyggnad av ett fartyg oavsett typ till ett passagerarfartyg."

2. Artikel 3 ska ersättas med följande:

*"Artikel 3*

*Tillämpningsområde*

1. Detta direktiv ska tillämpas på följande passagerarfartyg, oberoende av vilken flagg de för, när de används på inrikes resor:

- a) Nya och existerande passagerarfartyg med en längd av 24 m och däröver.
- b) Höghastighetspassagerarfartyg.

Varje medlemsstat ska i sin egenskap av hamnstat säkerställa att passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som för en icke-medlemsstats flagg uppfyller kraven i detta direktiv till fullo innan de får användas på inrikes resor i medlemsstaten.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på

- a) passagerarfartyg som är
  - i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
  - ii) segelfartyg,
  - iii) fartyg som inte drivs mekaniskt,

- iv) fartyg som är byggda av andra material än stål eller likvärdigt och som inte omfattas av normerna för höghastighetsfartyg (Resolution MSC 36(63) eller MSC.97(73)) eller dynamiskt uppburna fartyg (Resolution A.373(X)),
  - v) träfartyg av primitiv konstruktion,
  - vi) traditionsfartyg,
  - vii) fritidsfartyg,
  - viii) fartyg som uteslutande används i hamnområden,
  - ix) försörjningsfartyg inom offshoresektorn, eller
  - x) tenderbåtar,
- b) höghastighetspassagerarfartyg som är
- i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
  - ii) fritidsfartyg,
  - iii) fartyg som uteslutande används i hamnområden, eller
  - iv) försörjningsfartyg (höghastighet) inom offshoresektorn.

3. Medlemsstater vilka inte har några kusthamnar och vilka inte har några passagerarfartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från bestämmelserna i detta direktiv, med undantag för den skyldighet som anges i andra stycket.

De medlemsstater som har för avsikt att utnyttja möjligheten till en sådan avvikelse ska meddela kommissionen senast den ... [dagen för detta ändringsdirektivs införlivande] om villkoren är uppfyllda och ska därefter årligen informera kommissionen om eventuella senare ändringar. Sådana medlemsstater får inte tillåta att passagerarfartyg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde för deras flagg förrän de har införlivat och genomfört detta direktiv."

3. Artikel 4 ska ersättas med följande:

"Artikel 4

*Kategorisering av fartområden och klassificering av passagerarfartyg*

1. Fartområden indelas i följande kategorier:

<i>Område A</i>	Fartområde utanför områdena B, C och D.
<i>Område B</i>	Fartområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 20 nautiska mil från strandlinjen, vid medelvattenstånd, men som är beläget utanför områdena C och D.
<i>Område C</i>	Fartområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 5 nautiska mil från strandlinjen, vid medelvattenstånd, men utanför fartområde D i förekommande fall.  Dessutom ska sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 m vara lägre än 10 % under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild period för säsongstrafik, t.ex. trafik under sommaren.
<i>Område D</i>	Fartområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 3 nautiska mil från strandlinjen, vid medelvattenstånd.  Dessutom ska sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 m vara lägre än 10 % under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild period för säsongstrafik, t.ex. trafik under sommaren.

2. Varje medlemsstat ska

- a) upprätta och vid behov uppdatera en förteckning över fartområden under dess jurisdiktion,

- b) fastställa den inre gränsen för det fartområde som ligger närmast dess strandlinje,
  - c) offentliggöra förteckningen i en offentlig databas som är tillgänglig på den behöriga sjöfartsmyndighetens webbplats,
  - d) till kommissionen anmäla var denna information finns och när förteckningen ändras.
3. Genom avvikelse från skyldigheten att upprätta en förteckning över fartområden får Grekland upprätta och vid behov uppdatera en förteckning över rutter som omfattar rutterna i Grekland enligt de motsvarande kriterierna för kategorier i punkt 1.
4. Passagerarfartyg indelas i följande klasser beroende på vilket fartområde de får trafikera:

<i>Klass A</i>	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i områdena A, B, C och D.
<i>Klass B</i>	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i områdena B, C och D.
<i>Klass C</i>	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i områdena C och D.
<i>Klass D</i>	Avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i område D.

5. För höghastighetspassagerarfartyg ska de kategorier som definieras i kapitel 1 (1.4.10) och (1.4.11) i 1994 års kod för höghastighetsfartyg eller i kapitel 1 (1.4.12) och (1.4.13) i 2000 års kod för höghastighetsfartyg tillämpas."

4. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska andra stycket ersättas med följande:

"Varje medlemsstat ska i egenskap av hamnstat erkänna säkerhetscertifikat och trafik tillstånd för höghastighetspassagerarfartyg som utfärdats av en annan medlemsstat för höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor eller det säkerhetscertifikat för passagerarfartyg som avses i artikel 13 och som utfärdats av en annan medlemsstat för passagerarfartyg som används på inrikes resor."

b) Punkt 3 ska utgå.

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Marin utrustning som uppfyller de krav som fastställts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU\* ska anses uppfylla kraven i detta direktiv.

---

\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 146)."

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led a ska ersättas med följande:

"a) Konstruktion och underhåll av skrov, huvudframdrivningsmaskineri och hjälpmaskineri samt elektriska och automatiska anläggningar ska uppfylla de normer som anges för klassificering i en erkänd organisations bestämmelser eller likvärdiga bestämmelser som används av en administration i enlighet med artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG\*.

---

\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47)."

ii) Led c ska utgå.

b) I punkt 2 b ska

– led ii utgå, och

– led iii ersättas med följande:

"iii) Utan hinder av vad som sägs i led i ska nya passagerarfartyg i klass D undantas från det krav avseende minsta bughöjd som fastställs i 1966 års internationella lastlinjekonvention."

- c) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:
- i) Leden c och d ska ersättas med följande:
- "c) Existerande passagerarfartyg i klasserna C och D ska uppfylla de särskilda relevanta kraven i detta direktiv samt, när det gäller frågor som inte omfattas av sådana krav, följa flaggstatsadministrationens bestämmelser; dessa bestämmelser ska ge en säkerhetsnivå som är likvärdig med den i kapitlen II-1 och II-2 i bilaga I, varvid hänsyn tas till de särskilda lokala trafikförhållandena i de fartområden som fartyg i dessa klasser har rätt att trafikera; innan existerande passagerarfartyg i klasserna C och D kan sättas i reguljär inrikes trafik i en hamnstat ska flaggstatens administration erhålla hamnstatens samtycke rörande sådana bestämmelser.
- d) Om en medlemsstat anser att de bestämmelser som krävs av hamnstatens administration enligt led c i denna punkt är oskäligen ska den omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut om huruvida bestämmelserna är skäligen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2."
- ii) Leden e och f ska utgå.

- d) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:
- i) I led a ska tredje strecksatsen ersättas med följande:
- "– fartygen uppfyller samtliga krav i säkerhetskoden för dynamiskt uppburna fartyg (DSC-koden) i IMO:s resolution A.373(10), i gällande version."
- ii) Led c ska ersättas med följande:
- "c) Konstruktion och underhåll av höghastighetspassagerarfartyg och deras utrustning ska uppfylla en erkänd organisations bestämmelser om klassificering av höghastighetsfartyg eller likvärdiga bestämmelser som används av en administration i enlighet med artikel 11.2 i direktiv 2009/15/EG."
- e) Följande punkter ska läggas till:
- "5. Beträffande nya och existerande fartyg ska reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende samt installationer i samband med sådana uppfylla de krav för nya fartyg som anges i punkt 2 a; ombyggnader som utförs på ett fartyg i det enda syftet att åstadkomma en högre överlevnadsstandard ska inte anses utgöra ändringar i väsentligt avseende."

6. Fartyg som byggts i ett likvärdigt material före den ... [dagen för ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] ska uppfylla kraven i detta direktiv senast den ... [6 år efter det datum som avses i artikel 2.1 andra stycket].
7. Genom avvikelse från detta direktiv får en medlemsstat som har fler än 60 passagerarfartyg som är tillverkade i aluminiumlegering och som för dess flagg den ... [dagen för ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] medge undantag från bestämmelserna i detta direktiv för följande passagerarfartyg under följande perioder:
  - a) Passagerarfartyg i klasserna B, C och D som är tillverkade i aluminiumlegering efter den ... [dagen för ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] under en period av 10 år efter det datumet, och
  - b) passagerarfartyg i klasserna B, C och D som är tillverkade i aluminiumlegering före den ... [datumet för ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] under en period av 12 år efter det datumet,

förutsatt att dessa fartyg endast trafikerar sträckor mellan hamnar i den medlemsstaten.

Varje medlemsstat som vill utnyttja denna möjlighet till avvikelse ska till kommissionen anmäla sin avsikt att göra det senast den ... [det datum som avses i artikel 2.1 andra stycket] samt informera kommissionen om innehållet. De ska även underrätta kommissionen om alla eventuella senare ändringar. Kommissionen ska informera medlemsstaterna i enlighet med artikel 9.4."

6. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Ro-ro-passagerarfartyg i klass C som kölsträcktes eller var på motsvarande byggnadsstadium den 1 oktober 2004 eller senare och alla ro-ro-passagerarfartyg i klasserna A och B ska uppfylla kraven i artiklarna 6, 8 och 9 i direktiv 2003/25/EG."

b) Punkt 2 ska utgå.

7. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska andra stycket utgå.

b) Punkt 4 ska utgå.

8. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. En medlemsstat får, under iakttagande av förfarandet i punkt 4, anta bestämmelser som medger att motsvarigheter till vissa särskilda krav i detta direktiv används, förutsatt att motsvarigheterna är minst lika verkningsfulla som dessa krav."

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. En medlemsstat som utnyttjar de rättigheter som medges i punkt 1, 2 eller 3 ska följa förfarandet i andra till sjunde styckena i den här punkten.

Medlemsstaten ska till kommissionen anmäla de bestämmelser den avser att anta, och ska i den anmälan inkludera tillräckliga uppgifter för att bekräfta att säkerhetsnivån är tillräckligt bibehållen.

Om kommissionen, inom sex månader från anmälan, antar genomförandeakter med sitt beslut att de föreslagna bestämmelserna inte är berättigade kan medlemsstaten i fråga åläggas att ändra, eller avstå från att anta, de föreslagna bestämmelserna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.

De antagna bestämmelserna ska anges i den berörda nationella lagstiftningen och meddelas kommissionen och övriga medlemsstater.

Alla sådana bestämmelser ska tillämpas på alla passagerarfartyg i samma klass eller på fartyg när de är i trafik under samma angivna villkor, utan diskriminering avseende flagg, nationalitet eller fartygsoperatörens etableringsort.

De bestämmelser som avses i punkt 3 ska tillämpas endast så länge som fartyget är i trafik på de angivna villkoren.

Medlemsstaterna ska anmäla de bestämmelser som avses i andra och fjärde styckena till kommissionen genom en databas som kommissionen ska upprätta och underhålla för detta ändamål, och till vilken kommissionen och medlemsstaterna ska ha tillgång. Kommissionen ska göra de antagna bestämmelserna tillgängliga på en webbplats som är tillgänglig för allmänheten."

c) I punkt 5 ska led c ersättas med följande:

"c) Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut om huruvida medlemsstatens beslut att förbjuda verksamheten för ett sådant fartyg eller höghastighetsfartyg eller att kräva ytterligare åtgärder är befogat på grund av allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller egendom eller för miljön och, om förbudet eller kravet på ytterligare åtgärder inte är befogat, besluta att den berörda medlemsstaten ska upphäva förbudet eller åtgärderna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2."

9. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska led d ersättas med följande:

"d) De särskilda hänvisningarna till de *internationella konventionerna* och IMO-resolutionerna i artikel 2 g, m, q, och zb, artikel 3.2 a och artikel 6.1 b och 6.2 b."

b) I punkt 2 ska

i) led b ersättas med följande:

"b) anpassa de tekniska specifikationer som återfinns i de ändringar som gjorts av internationella konventioner för fartyg i klasserna B, C och D mot bakgrund av tidigare erfarenheter,"

ii) följande led läggs till:

"c) förenkla och förtydliga tekniska delar mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet,

d) uppdatera hänvisningarna till andra unionsinstrument som är tillämpliga på inhemska passagerarfartyg."

c) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

"3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a i syfte att anta de ändringar av detta direktiv som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln.

4. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat i en lämplig analys utförd av kommissionen och för att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot sjösäkerhet, hälsa, boende- eller arbetsförhållanden ombord eller den marina miljön eller för att undvika oförenlighet med unionens lagstiftning på sjöfartsområdet, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a med avseende på ändring av detta direktiv i syfte att en ändring av de internationella instrument som avses i artikel 2 inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv.

Dessa delegerade akter ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade dagen för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från initiativ som syftar till att genomföra ändringen i den nationella lagstiftningen eller att tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga."

10. Följande artikel ska införas:

*"Artikel 10a*

*Utövande av delegeringen*

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.3 och 10.4 ska ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i den här artikeln.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.3 och 10.4 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på sju år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10.3 och 10.4 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 10.3 eller 10.4 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ."

11. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011\* tillämpas.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

b) Punkt 3 ska utgå.

12. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Alla passagerarfartyg ska av flaggstatens administration underkastas besiktningar enligt leden a, b och c:

a) En första besiktning innan fartyget tas i bruk.

b) En periodisk besiktning en gång var tolfte månad.

c) Ytterligare besiktningar vid behov."

b) Punkt 2 ska utgå.

13. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Alla nya och existerande passagerarfartyg som uppfyller kraven i detta direktiv ska förses med ett säkerhetscertifikat för passagerarfartyg i överensstämmelse med detta direktiv. Certifikatet ska ha det utförande som fastställs i bilaga II. Det ska utfärdas av flaggstatens administration efter det att en första besiktning enligt artikel 12.1 a har utförts."

b) I punkt 3 ska tredje stycket ersättas med följande:

"Innan flaggstatens administration utfärdar trafiktillstånd för ett höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor i en hamnstat ska den samråda med hamnstaten om varje trafikvillkor i samband med fartygets trafik i den staten. Flaggstatens administration ska ange alla sådana villkor i trafiktillståndet."

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Ytterligare säkerhetsåtgärder, motsvarigheter och undantag som beviljas fartyg eller höghastighetsfartyg i enlighet med artikel 9.1, 9.2 och 9.3 ska anges i fartygets certifikat."

14. Artikel 14 ska utgå.

15. Följande artikel ska införas:

*"Artikel 16a*

*Översyn*

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast den ... [sju år efter den dag som avses i artikel 2.1 andra stycket]."

16. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 13.1 i del A i kapitel II-2 ska första stycket ersättas med följande:

"I alla fartyg ska det till ledning för fartygsbefälet finnas permanent uppsatta generalarrangemangsrutningar som tydligt för varje däck visar kontrollstationer, de olika brandsektioner som är inneslutna av indelningar av klass "A", de sektioner som är inneslutna av indelningar av klass "B" tillsammans med uppgifter om anläggningarna för upptäckande av brand och brandlarm, sprinkleranläggningen, brandsläckningsredskapen, tillträdesvägar till olika avdelningar, däck m.m. samt ventilationsanläggningen innefattande uppgifter om manöverplatser för fläktarna, placeringen av spjäll och identifieringsbeteckningar för de ventilationsfläktar som betjänar varje sektion. Alternativt kan nämnda uppgifter lämnas i en manual av vilken ett exemplar ska tillhandahållas vart och ett av fartygets befäl och ett exemplar alltid vara tillgängligt ombord på en åtkomlig plats. Rutningar och manualer ska hållas aktuella, och alla ändringar ska föras in i dessa så snart som det är praktiskt möjligt. Beskrivningen i sådana rutningar och manualer ska vara på flaggstatens officiella språk. Om språket är varken engelska eller franska, ska en översättning till ett av dessa språk inkluderas. I det fall fartyget går på inrikes resor i en annan medlemsstat, ska en översättning till den hamnstatens officiella språk, om detta språk varken är engelska eller franska, inkluderas."

- b) I första stycket i fotnot 1 till tabellen i punkt 2 i kapitel III ska inledningen ersättas med följande:

"Livräddningsfarkoster kan vara livbåtar eller livflottar eller en kombination av dessa som uppfyller regel III/2.2. Om det är motiverat med hänsyn till resornas skyddade karaktär och/eller de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Circ. 1046 får flaggstatens administration godta följande, om hamnstaten inte motsätter sig detta:"

## *Artikel 2*

### *Införlivande*

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [24 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv] anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den ... [24 månader efter ikraftträdandet].

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

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

*Artikel 3*  
*Ikraftträdande*

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

*Artikel 4*  
*Adressater*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*