



Bruxelles, den 6.6.2016  
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om sikkerhedsregler og  
-standarder for passagerskibe**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1 Forslagets begrundelse og formål

I tråd med ånden i Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering og dagsorden for bedre regulering og som umiddelbar opfølgning på kvalitetskontrollen af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe<sup>1</sup> fremlægger Kommissionen en række forslag med henblik på at udnytte det forenklingspotentiale, der er blevet afdækket.

Målet med denne revision er at forenkle og strømline den EU's retlige ramme for passagerskibssikkerhed med henblik på at i) fastholde EU-reglerne, hvor det er hensigtsmæssige og proportionelt, ii) sikre, at reglerne gennemføres korrekt, og iii) fjerne potentielle overlappende forpligtelser og uoverensstemmelser mellem indbyrdes beslægtede retsakter. Et overordnet mål er at levere en tydelig, enkel og ajourført retlig ramme, der er lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau øges.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF<sup>2</sup> blev gennemført for at opnå et højt sikkerhedsniveau og fjerne hindringer for handel ved at fastsætte harmoniserede sikkerhedsstandarder på et hensigtsmæssigt niveau passagerskib og -fartøjer i indenrigsfart. Ved dette direktiv indarbejdes bestemmelserne i SOLAS-konventionen, som fastlægger de detaljerede tekniske krav for bygning af fartøjer, stabilitet, brandsikring og redningsudstyr, på EU-plan for indenrigsfart. Tilsvarende finder den anvendelse på skibe bygget af stål og tilsvarende materialer og på højhastighedsfartøjer. Det indeholder desuden specifikke krav vedrørende adgang for og offentlig information til bevægelseshæmmede personer.

Direktiv 2009/45/EF har ført til et fælles højt sikkerhedsniveau i hele EU og væsentlige fordele for det indre marked. På den anden side har erfaring vist, at siden det foregående direktiv<sup>3</sup> trådte i kraft i 1998, har gennemførelsen givet anledning til en række spørgsmål vedrørende tydeligheden og hensigtsmæssigheden af visse af dets definitioner, anvendelsesområde og procedurer.

Desuden er adskillige vigtige sikkerhedsaspekter for små skibe med en længde på under 24 m ikke blevet harmoniseret, hvilket afspejler, at disse skibe er mere følsomme over for lokale driftsforhold. Desuden gav direktivet allerede medlemsstaterne fleksibilitet til at anvende nationale regler i tilfælde, hvor de fandt, at de harmoniserede standarder for små skibe var upraktiske og/eller urimelige. I den forbindelse viste kvalitetskontrollen, at direktivet i øjeblikket kun finder anvendelse på 70 ud af 1950 små skibe, for hvilke de vigtige sikkerhedsaspekter allerede er defineret af medlemsstaterne. Som følge heraf bør sådanne krav revurderes.

Kvalitetskontrollen afslørede også, at flere medlemsstater certificerer aluminiumsskibe i henhold til dette direktiv, mens nogle få andre ikke gør det. Dette skaber en uensartet situation, der underminerer målet om at opnå et fælles, højt sikkerhedsniveau for passagerer, der sejler indenrigs i EU-medlemsstater. Årsagen er forskellige fortolkninger af direktivets

---

<sup>1</sup> Den 16. oktober 2015 blev rapporteret til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af kvalitetskontrollen (COM(2015)508).

<sup>2</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).

<sup>3</sup> Dvs., direktiv 98/18/EF, som direktiv 2009/45/EF er en omarbejdning af.

anvendelsesområde i forbindelse med definitionen af et "tilsvarende materiale" og anvendeligheden af de dertil svarende sikkerhedsstandarder.

Det foreslås derfor at præcisere og forenkle sikkerhedsreglerne og -standarderne for passagerskibe, så de er lettere at ajourføre, overvåge og håndhæve, i overensstemmelse med Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering. For at øge den juridiske klarhed og retssikkerheden, fjernes der med forslaget også en række forældede, overflødige og inkonsekvente retlige henvisninger.

Ved forslaget ændres de tilsvarende definitioner og krav i direktiv 2009/45/EF.

Derudover indebærer forslaget, at direktiv 2009/45/EF kan tilpasses til de ændringer, der følger af Lissabontraktaten, for så vidt angår de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

## **1.2 Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er i fuld overensstemmelse med forenklingsforslagene om ændring af Rådets direktiv 98/41/EF<sup>4</sup> og forslaget om at erstatte Rådets direktiv 1999/35/EF<sup>5</sup>. Forslaget er i fuld overensstemmelse med henstillingerne i kvalitetskontrollen og hvidbogen fra 2011 om transportsektorens fremtid<sup>6</sup>, hvori det anerkendes, at der er behov for at modernisere EU's retlige ramme for passagerskibssikkerhed.

## **1.3 Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget lever op til Kommissionens dagsorden for bedre regulering ved at sikre, at den gældende lovgivning er enkel og tydelig, ikke medfører en unødvendig byrde og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling. Det lever også op til målsætningerne i EU's søtransportstrategi<sup>7</sup> ved at sikre gode færgeforbindelser for passagerer inden for EU.

# **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

## **2.1 Retsgrundlag**

Da forslaget erstatter det gældende direktiv, er retsgrundlaget fortsat artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (tidl. artikel 80, stk. 2, i TEF), hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet.

## **2.2 Nærhedsprincippet**

Direktiv 2009/45/EF er primært udarbejdet på grundlag af og udformet efter de internationale krav og motiveret af et antal ulykker med passagerskibe, hvor menneskeliv er gået tabt. Selv

<sup>4</sup> Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).

<sup>5</sup> Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

<sup>6</sup> Hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 0144).

<sup>7</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger, (KOM(2009) 0008).

om der er etableret fælles sikkerhedsstandarder for skibe i udenrigsfart i kraft af internationale sikkerhedsregler såsom SOLAS-konventionen, finder de ikke anvendelse på passagerskibe i indenrigsfart.

Med forslaget sikres det, at det fælles sikkerhedsniveau, der er opnået med direktiv 2009/45/EF for skibe i indenrigsfart i EU-farvande, opretholdes, hvilket ikke kunne opnås, hvis medlemsstaterne handlede hver for sig. I forslaget gentages samtidig behovet for og merværdien af forskellige standarder, i tilfælde hvor lokale driftsforhold kan kræve det.

På baggrund af målsætningen om det indre marked og den fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne, sikres det med forslaget, at direktiv 2009/45/EF fortsat letter overflytningen af skibe mellem de nationale registre og at muliggøre lige konkurrencevilkår inden for indenrigsfart, uden at det går ud over sikkerhedsniveauet.

### **2.3 Proportionalitetsprincippet**

Som ulykkesstatistikkerne vidner om, er der med den eksisterende lovgivning opnået et højt sikkerhedsniveau for passagerer. De lovgivningsmæssige omkostninger i forbindelse med EU's sikkerhedsstandarder har ikke været uforholdsmæssigt høje sammenlignet med de nationale standarder, som der ellers ville have været behov for. Den anslåede forskel på de lovgivningsmæssige omkostninger udgør kun en lille del af de samlede bygge-, drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Udover at præcisere en række definitioner er et af målene med dette forslag til forenkling at fjerne visse unødvendige krav, uden at det går ud over det høje sikkerhedsniveau. Derfor indebærer forslaget, at skibe med en længde på under 24 m fjernes fra anvendelsesområdet for direktiv 2009/45/EF. Da små skibe primært bygges af andre materialer end stål, er størstedelen af denne flåde aktuelt ikke omfattet af harmoniserede EU-sikkerhedsstandarder (96 %). Dette betyder, at de fleste af fartøjerne med en længde på under 24 m allerede er certificeret i henhold til medlemsstaternes lovgivning.

Desuden har de mange formål, som disse fartøjer er bygget til (f.eks. daglige eller natlige sejlads, daglig turistsejlad, anløb i havne med særlige forhindringer eller infrastrukturer), ført til en lang række design og tekniske løsninger. Dette gør det ekstremt udfordrende at opstille et fælles sæt detaljerede regler, der passer til så mange forskellige formål for små fartøjer.

Den nuværende reguleringsmæssige tilgang i direktiv 2009/45/EF består af forskrifter, der primært er udarbejdet for skibe bygget af stål (eller aluminium), blev derfor revurderet for sådanne skibe. Derudover giver de ulykker, som er registreret for små skibe uden for EU-standardernes anvendelsesområde, ikke anledning til særlige sikkerhedsmæssige bekymringer (fem dødsfald over de sidste fire år, som alle var arbejdsulykker). Endvidere besejler små skibe i modsætning til store skibe ofte den samme medlemsstat hele deres driftslevetid, og de overføres kun sjældent til en anden medlemsstat.

### **2.4 Valg af retsakt**

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet anses et direktiv fortsat for at være det mest passende middel til at nå de fastlagte mål. Det fastsætter fælles principper og et harmoniseret sikkerhedsniveau, sikrer håndhævelse af reglerne, men overlader til hver medlemsstat at vælge de praktiske og tekniske procedurer, der skal anvendes.

Den mest hensigtsmæssige juridiske løsning viste sig at være et forslag om ændring af direktiv 2009/45/EF. Den alternative løsning, nemlig at foreslå et direktiv, blev kasseret på

grund af det begrænsede antal ændringer til det gældende direktiv og det forhold, at ændringerne er tydeligt identificerbare.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

#### **3.1 Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Kvalitetskontrollen viste, at de væsentligste mål for EU's lovgivning om sikkerhed på passagerskibe vedrørende passagersikkerhed og det indre marked overordnet set nås og fortsat er yderst relevante. EU's lovgivning om sikkerhed på passagerskibe har resulteret i et fælles sikkerhedsniveau for passagerskibe inden for EU og i lige vilkår for rederierne, samt en øget overflytning af skibe mellem medlemsstaterne. Kvalitetskontrollen viste desuden, at der er basis for yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet såvel som visse af de lovgivningsmæssige krav effektivitet og proportionalitet. Der er fremsat henstillinger på en række områder om at forenkle og ophæve en række tvetydige, forældede eller overlappende krav:

- (a) udelukke passagerskibe med en længde på under 24 m fra anvendelsesområdet for direktiv 2009/45/EF og overveje at udarbejde retningslinjer eller standarder for små fartøjer og fartøjer, der er bygget af andet materiale end stål eller tilsvarende materialer, på grundlag af funktionsmæssige krav og som en del af en målbaseret standardramme.
- (b) præcisere direktivets anvendelsesområde, særlig:
  - præcisere, at med henblik på direktiv 2009/45/EF er aluminium et materiale, der svarer til stål, og præcisere de tilsvarende brandisoleringskrav (f.eks. definition af steder, der bør brandisoleres yderligere).
  - præcisere, at offshore-servicefartøjer for vindmølleparker falder uden for anvendelsesområdet for direktiv 2009/45/EF.
  - præcisere, at traditionelle skibe falder uden for anvendelsesområdet for direktiv 2009/45/EF, og præcisere definitionen af dem.
- (c) præcisere og forenkle definitionen af havområder i direktiv 2009/45/EF samt:
  - fjerne henvisning til "hvor skibbrudne kan bringes i land"
  - fjerne begrebet "nødhavn".

#### **3.2 Høring af interesserede parter**

På grund af de påtænkte forslags tekniske natur blev målrettet høring valgt som det mest hensigtsmæssige værktøj. Nationale eksperter er blevet hørt inden for rammerne af ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed. Der blev afholdt en workshop, hvor medlemsstaterne såvel som branchen og passagersammenslutninger blev indbudt til at deltage. De planlagte foranstaltninger er blevet præsenteret ved flere lejligheder. Desuden gav den køreplan, der er offentliggjort på webstedet Europa<sup>8</sup>, de interesserede parter mulighed for at give tilbagemeldinger ved hjælp af et onlineskema.

Sammendraget af høringen såvel som udførlige tilbagemeldinger om bemærkninger fremsat under høringsprocessen findes i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget. De påtænkte forenklingsforanstaltninger fik støtte af et stort flertal af de

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_da.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_da.htm).

ationale eksperter, selv om der blev fremsat bemærkninger vedrørende visse af forslagene nøjagtige ordlyd. Alle synspunkter er derfor blevet gennemgået omhyggeligt, og forslagene er om nødvendigt blevet ændret. Desuden rejste visse eksperter spørgsmål vedrørende praktiske og tekniske aspekter af gennemførelsen, og disse behandles i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget, og er indarbejdet i gennemførelsesplanen.

Interesserede parter i branchen insisterede på, at de vigtigste principper i den gældende retlige ramme forblev uforandret (under henvisning til de omkostninger, der er forbundet med sikkerhedsmæssige forbedringer for aluminiumsskibe i visse medlemsstater), mens passagersammenslutningen opfordrede til at højne sikkerhedsniveauet og advarede mod, at det blev udvandet. Med forslaget sikres det derfor, at det nuværende sikkerhedsniveau fastholdes og, i det omfang det er muligt inden for rammerne af forenklingen, øges (f.eks. ved at præcisere, at aluminiumsskibe bør bygges i overensstemmelse med direktivets sikkerhedsstandarder).

### **3.3 Indhentning og brug af ekspertbistand**

Denne evaluering tager primært udgangspunkt i de data, der er indhentet under kvalitetskontrollen, og som der er rapporteret om i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene "En ny kurs: Kvalitetskontrol af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe", vedtaget den 16. oktober 2015<sup>9</sup>.

Udover dataene og den høring, der blev gennemført inden for rammerne af kvalitetskontrollen, var der i forbindelse med udarbejdelsen af dette forenklingsforslag behov for input fra tekniske og juridiske eksperter vedrørende den konkrete formulering af de tekniske definitioner og en tydelig juridisk affattelse. Denne ekspertise blev samlet internt og i samarbejde med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur og ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed. Der er rapporteret herom i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager forslaget.

### **3.4 Konsekvensanalyse**

Forslaget er en umiddelbar opfølgning på kvalitetskontrollen, ved hvilken områder, hvor forenkling er ønskelig, blev afdækket på detaljeret vis, og hvor forenklingspotentialet på disse områder blev vurderet. Som fremhævet i køreplanen forventes de påtænkte foranstaltninger ikke at få væsentlig indvirkning (udover de virkninger, der ikke er målbare, som f.eks. retlig klarhed, retssikkerhed og enkelhed), eller der blev ikke fundet nogen væsentlig anderledes løsning. I overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for bedre regulering er der ikke foretaget en fuldstændig konsekvensanalyse.

Ikke desto mindre ledsages forenklingsforslaget af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, hvori der mindes om henstillinger i kvalitetskontrollen, ligesom baggrunden for de foreslåede løsninger forklares fra såvel et teknisk som et juridisk synspunkt. Det indeholder et sammendrag af og tilbagemeldinger vedrørende den høring af interesserede parter, der blev gennemført til støtte for dette initiativ. Der er desuden vedlagt en gennemførelsesplan.

---

<sup>9</sup> COM(2015) 197 final.

### **3.5 Målrettet regulering og forenkling**

Forenklingspotentialet i dette forslag består primært af virkninger, der ikke er målbare, såsom retlig klarhed, retssikkerhed og enkelhed, som resultat af præciseringen af direktivets anvendelsesområde og den enklere definition af havområder.

For skibe bygget af et tilsvarende materiale og med en længde på over 24 m bør der før dette direktivs ikrafttræden sættes en frist, inden for hvilken de tekniske krav, der er fastsat i direktivet, skal være opfyldt. En tilstrækkelig lang overgangsperiode bør gøre tilpasningen så gnidningsfri som muligt. For så vidt angår havområder vil forslaget primært fjerne overflødige eller forældede kriterier og kun mindst muligt påvirke medlemsstaternes fastlæggelse af havområder.

Forslaget øger desuden retssikkerheden ved at fjerne en række overflødige, fejlagtige eller inkonsekvente retlige henvisninger.

### **3.6 Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

## **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

## **5. ANDRE FORHOLD**

### **5.1 Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget ledsages af en gennemførelsesplan, som indeholder en liste over de tiltag, der er nødvendige for at gennemføre forenklingsforanstaltninger, og som indkredser de væsentligste tekniske, retlige og tidsmæssige udfordringer i forbindelse med gennemførelsen.

Der er fastsat passende overvågnings- og rapporteringsordninger uden at skabe nye rapporteringsforpligtelser eller administrative byrder. De væsentligste oplysninger om flåden, ulykker og overholdelse vil blive indsamlet af EMSA, ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed og på grundlag af databasen Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (EMCIP). Da den fuldstændige cyklus for EMSA's besøg i forbindelse med gennemførelsen anslås til at vare fem år, bør der fastsættes intervaller af syv år for evalueringscyklussen for EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe.

### **5.2 Forklarende dokumenter**

Forklarende dokumenter er ikke nødvendige, da forenklingsforanstaltningerne ikke er af væsentlig eller sammensat karakter.

### **5.3 Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

#### **Definitioner og anvendelsesområde**

Artikel 2 ændres for at fjerne en række overflødige, inkonsekvente eller fejlagtige henvisninger, særlig vedrørende reglerne for intakt stabilitet (manglende henvisning tilføjes), koden for højhastighedsfartøjer (henvisning rettet), definitionen af bov højde (overflødig del slettes), havneområde (tilpasset til definitionen af havområde), nødhavn (fjernes som værende overflødig i overensstemmelse med forenklingen af definitionerne af havområder), havnestat

(erstatte værstsstat i overensstemmelse med revisionen af direktiv 1999/35/EF) og anerkendt organisation (ajourført henvisning).

Artikel 2 ændres desuden, således at den omfatter nye definitioner af traditionelt skib (flyttet fra artikel 3 og ajourført for at tage højde for definitionen af traditionelt skib i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF<sup>10</sup>), sejlskib (ny definition), lystyacht og -fartøj (flyttet fra artikel 3 og desuden tilpasset SOLAS), tender (ny definition) og tilsvarende materiale (flyttet fra bilag 1 og ændret for at præcisere, at skibe, der er bygget af sådanne materialer, skal certificeres i henhold til nærværende direktiv).

Artikel 3 ændres for at udelukke skibe på under 24 m from direktivets anvendelsesområde, for at fjerne den fejlagtige henvisning til "passager" fra overskriften i litra a) og b), og for at præcisere, at direktivet ikke finder anvendelse på sejlskibe, tenderer og fartøjer, der er omhandlet i SPS-koden (herunder offshore-forsyningsfartøjer).

### **Klasser af passagerskibe og deres anvendelse**

Artikel 4 ændres for at forenkle definitionerne af havområderne for klasse C og D (henvisningerne til kriterierne "hvor skibbrudne kan bringes i land" og "afstand til en nødhavn" fjernes) og for at præcisere, at medlemsstaterne fastlægger havområderne således, at de indre grænser for havområderne for klasse D afgrænses tydeligt.

Artikel 5 ændres for at ajourføre henvisning til værstsstaten (erstatte af havnestat) og for at ajourføre henvisningen til Europa-Parlamentets direktiv 2009/16/EF<sup>11</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EF<sup>12</sup>.

### **Sikkerhedskrav**

Artikel 6 ændres for at ajourføre henvisningen til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF<sup>13</sup> med henblik på at fjerne litra c), der indeholder en gentagelse, ajourføre henvisningen til værstsstat (erstatte af havnestat), præcisere, at kravet vedrørende ombygning finder anvendelse på alle skibe (der ombygges til passagerskibe), ikke kun på eksisterende passagerskibe (ved at litra e) flyttes til et nyt stk. 5), fjerne en overflødig del af henvisningen til DSC-koden i stk. 4, litra a), fjerde afsnit, fjerne det forældede litra f), og indføje en ny anvendelsesdato for skibe bygget af et tilsvarende materiale før datoen for nærværende direktivs ikrafttræden.

Artikel 7 og 8 ændres for at fjerne de dele, der er forældet.

---

<sup>10</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).

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).



## **Supplerende og tilsvarende sikkerhedskrav samt undtagelser og sikkerhedsforanstaltninger**

Artikel 9 ændres for at fjerne den fejlagtige henvisning til bilag 1 fra stk. 2 og for at lette underretningen af foranstaltningerne i denne artikel ved hjælp af en database, der oprettet til dette formål.

### **Udvalg og ændringsprocedure**

Artikel 10 og 11 bringes i overensstemmelse med traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Artikel 10a tilføjes af samme grund (udøvelse af de delegerede beføjelser).

### **Certifikater**

Artikel 13 ændres for at præcisere, at kun skibe, der opfylder kravene i dette direktiv, skal være forsynet med et sikkerhedscertifikat for passagerskibe, og for at præcisere, at dette certifikat skal indeholde samtlige foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 9, ikke kun undtagelserne.

### **Den internationale dimension**

Artikel 14 ændres for at blive bragt i overensstemmelse med traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ekstern repræsentation.

### **Bestemmelse vedrørende evaluering**

Artikel 16a tilføjes for at fastlægge bestemmelserne vedrørende evaluering.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe

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>14</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>15</sup>,  
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at bibeholde det høje sikkerhedsniveau, som Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF<sup>16</sup> har ført til, og for at sikre lige vilkår bør anvendelsen af direktivet forbedres. Direktiv 2009/45/EF bør kun finde anvendelse på passagerskibe og -fartøjer, for hvilke der er udarbejdet sådanne sikkerhedsstandarder. En række specifikke skibstyper bør derfor udelukke fra dets anvendelsesområde, f.eks. tendere, sejlskibe eller skibe, der transporterer uddannet personale, som er beskæftiget med skibets drift, eller offshoreanlæg.
- (2) Programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit)<sup>17</sup> 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 fortolkningen af direktivets anvendelsesområde i forbindelse med definitionen af aluminium som et tilsvarende materiale og anvendeligheden af de dertil svarende sikkerhedsstandarder bør definitionen af "tilsvarende materiale" præciseres.
- (3) Med henblik på at øge den retlige klarhed og sammenhæng bør en række definitioner og henvisninger ajourføres og yderligere tilpasses de internationale regler og EU-reglerne på området. I den forbindelse er det vigtigt at undgå at ændre det nuværende anvendelsesområde for direktiv 2009/45/EF og det sikkerhedsniveau, som direktivet har ført til. Særlig bør definitionen af traditionelt skib bringes i overensstemmelse med

<sup>14</sup> EUT C af , s. .

<sup>15</sup> EUT C af , s. .

<sup>16</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).

<sup>17</sup> COM(2015) 508.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF<sup>18</sup>, mens de nuværende kriterier for byggeår og materialetype bevares. Definitionen af lystyacht og lystfartøj bør yderligere tilpasses den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen).

- (4) For så vidt angår proportionalitetsprincippet, har det vist sig vanskeligt at tilpasse de nuværende forskrifter, der er afledt af SOLAS-konventionen, til små passagerskibe med en længde på under 24 m. Desuden bygges små skibe primært i andre materialer end stål, og derfor er kun et meget begrænset antal af disse skibe certificeret i henhold til direktiv 2009/45/EF. Da der ikke er specifikke betæneligheder vedrørende sikkerhed, og da der ved direktivet er fastlagt passende standarder, bør skibe med en længde på under 24 derfor undtages fra dets 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.
- (5) Med henblik på yderligere at forenkle de definitioner af havområder, der er fastsat i direktiv 2009/45/EF, og for at mindske medlemsstaternes byrde mest muligt bør overflødige og u hensigtsmæssige 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 "afstand til en nødhavn" i forbindelse med fastlæggelsen af havområderne. En given kystlinjes egnethed som nødhavn er et dynamisk parameter, som medlemsstaterne bør vurdere fra sag til sag, og et givet skibs driftsmæssige begrænsninger i forbindelse med afstanden fra en nødhavn bør i givet fald angives i sikkerhedscertifikatet for passagerskibe.
- (6) Med henblik på at fjerne utilsigtede negative konsekvenser af de gældende bestemmelser, i henhold til hvilke ombyggede fragtskibe ikke må anses for at være nye passagerskibe, bør det præciseres, at kravene vedrørende ombygning finder anvendelse på alle skibe, ikke kun eksisterende passagerskibe.
- (7) For at øge gennemsigtigheden og for at lette medlemsstaternes underretning om undtagelser, tilsvarende og supplerende sikkerhedsforanstaltninger bør Kommissionen oprette og vedligeholde en database til formålet. Den bør indeholde de anmeldte foranstaltninger som udkast og i deres vedtagne form.
- (8) I betragtning af de ændringer, der følger af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, bør de beføjelser, der tillægges Kommissionen til 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>19</sup>.
- (9) For at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan, erfaringer, der er samlet, og for at øge gennemsigtigheden, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på om nødvendigt at udelukke ændringer af internationale

---

<sup>18</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).

<sup>19</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).

instrumenter fra dette direktivs anvendelsesområde, ajourføre tekniske krav og fastsætte vilkårene for anvendelsen af den database, som Kommissionen forvalter, til medlemsstaternes underretninger om fritagelser og anmodninger om undtagelser i henhold til dette direktiv. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen under sit forberedende arbejde gennemfører hensigtsmæssige høringer, herunder eksperthøringer, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter

- (10) Med henblik på at skabe lige vilkår for passagerskibe, der sejler til og fra EU-havne, uanset hvilken type sejlads der er tale om, bør EU's foranstaltninger til at fremskynde IMO's igangværende arbejde med at revidere bestemmelserne i SOLAS-konventionen tilpasses til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
- (11) Under hensyntagen til den fuldstændige cyklus for EMSA's besøg, bør Kommissionen evaluere gennemførelsen af direktiv 2009/45/EF senest [syv år efter den dato, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit] og rapportere herom til Europa-Parlamentet og Rådet. Medlemsstaterne bør samarbejde med Kommissionen om at indsamle alle de oplysninger, der er nødvendige for denne evaluering.
- (12) Direktiv 2009/45/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### *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 samt tilhørende protokoller, i deres gældende affattelser:
      - i) den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen af 1974) og
      - ii) den internationale konvention om lastelinjer fra 1966 og dens protokoller"
  - (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" af 2008, som er indeholdt i IMO-forsamlingens 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 højde, der er defineret i regel 39 i lastelinjekonventionen af 1966"
- (e) Litra r) affattes således:
- "r) "havneområde": et område, som efter medlemsstaternes definition ikke er et havområde, som ikke er opført på listen i artikel 4, stk. 2, 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
- (f) Litra s) udgår
- (g) Litra u) affattes således:
- "u) "havnestat": en medlemsstat fra eller til hvis havne et skib eller fartøj, der fører et andet flag end denne medlemsstats flag, er i indenrigsfart"
- (h) Litra v) affattes således:
- "v) "anerkendt organisation": en organisation, der er anerkendt i henhold til 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)."
- (i) Litra y) affattes således:
- "y) "bevægelseshæmmede personer": enhver, som har særlige vanskeligheder i forbindelse med benyttelsen af offentlige transportmidler, herunder ældre, handicappede, personer med nedsatte sensoriske evner samt kørestolsbrugere, gravide og personer, der ledsager mindre børn"
- (j) Følgende litraer tilføjes:
- "z) "sejlskib": et skib, der primært drives frem ved hjælp af sejl, også selvom det er udstyret med mekanisk drivkraft for til hjælp og til nødtilfælde
- za) "tilsvarende materiale": en aluminiumlegering eller et andet ikke-brændbart materiale, som 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, der er angivet i International Code for Application of Fire Test Procedures (international kode for anvendelse af

brandprøvningsprocedurer) af 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 bygget før 1965 og kopier heraf, som primært er bygget af originale materialer, herunder dem, der er bygget med henblik på at støtte og fremme traditionelle færdigheder og sømandskab, og som tilsammen er levende kulturskatte, der drives i henhold til traditionelt sømandskabs traditionelle teknikker
- zd) "lystbåd/lystfartøj": et fartøj, som ikke medfører fragt, ikke medfører mere end 12 passager, og ikke anvendes til erhvervsmæssige formål, uanset typen af fremdriftsmiddel
- ze) "tender": en båd, der transporteres på et skib, og som anvendes til at overføre mere end 12 passagerer mellem et passagerskib, der ligger stille, og land
- zf) "større reparationer, ombygninger og forandringer": en af følgende:
  - forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs dimensioner, f.eks. forlængelse ved tilføjelse af et nyt midterstykke
  - forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs kapacitet med hensyn til passagerbefordring, f.eks. omdannelse af vogndækket til passagerrum
  - forandringer, som i væsentlig grad forøger et skibs levetid, f.eks. renovering af passagerrum på et helt dæk
  - ombygning af en hvilken som helst type skib til 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 enkelt medlemsstat skal i sin egenskab af havnestat sikre, at passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der fører en ikke-medlemsstats flag, i fuldt omfang opfylder direktivets krav, førend de kan gå i indenrigsfart i denne medlemsstat.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på:

- (a) skibe, som er:
  - i) krigsskibe og troppetransportskibe
  - ii) sejlskibe og skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler
  - iii) fartøjer, som er bygget i andre materialer end stål eller tilsvarende materiale, og som ikke omfattes af standarderne for højhastighedsfartøjer (res. MSC 36(63) eller MSC.97(73)) eller Dynamically Supported Craft (res. A.373(X))
  - iv) træskibe af primitiv konstruktion

- v) traditionelle skibe
  - vi) lystyachter
  - vii) skibe, der udelukkende er i fart i havneområder
  - viii) skibe, der er omhandlet i regel 1.2.3 i kapitel I i Code of Safety for Special Purpose Ships (sikkerhedskoden for skibe til særlige formål), IMO-resolution MSC.266(84) af 13. maj 2008, i dens gældende affattelse eller
  - ix) tendere
- (b) højhastighedsfartøjer, som er:
- i) krigsskibe og troppetransportskibe
  - ii) lystfartøjer
  - iii) skibe, der udelukkende er i fart i havneområder eller
  - iv) skibe, der er omhandlet i regel 1.2.3 i kapitel I i Code of Safety for Special Purpose Ships (sikkerhedskoden for skibe til særlige formål), IMO-resolution MSC.266(84) af 13. maj 2008, i dens gældende affattelse"
- (3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:
- (a) Stk. 1 erstattes af følgende:

"1. Passagerskibe inddeles i følgende klasser efter, hvilket havområde de er i fart i:

"Klasse A"	passagerskibe i anden indenrigsfart end fart, der er omfattet af klasse B, C og D.
"Klasse B"	passagerskibe i indenrigsfart, hvorunder de på intet tidspunkt er mere end 20 sømil fra kystlinjen, ved middeltidevandshøjde.
"Klasse C"	passagerskibe i indenrigsfart i havområder, hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 meter er mindre end 10 % beregnet på årsbasis for helårsdrift eller over en bestemt mindre del af året for drift i denne periode (f.eks. drift i sommerhalvåret); skibene må på intet tidspunkt være mere end 5 sømil fra kystlinjen, ved middeltidevandshøjde.
"Klasse D"	passagerskibe i indenrigsfart i havområder, hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 1,5 meter er mindre end 10 % beregnet på årsbasis for helårsdrift eller over en bestemt mindre del af året for drift i denne periode (f.eks. drift i sommerhalvåret); skibene må på intet tidspunkt være mere end 5 sømil fra kystlinjen, ved middeltidevandshøjde.

"

(b) Stk. 2, litra a), affattes således:

"a) opstiller og ajourfører efter behov en liste over havområder, der er omfattet af dens jurisdiktion med afgrænsning af de indre grænser for det havområde, hvor skibe i klasse D må sejle, og af zoner for helårssejlad og eventuel tidsbegrænset sejlad med de forskellige skibsklasser på grundlag af kriterierne i stk. 1"

(4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 2, andet afsnit, affattes således:

"Hver enkelt medlemsstat skal i sin egenskab af havnestat anerkende sikkerhedscertifikater for højhastighedsfartøj og driftstilladelser, som en anden medlemsstat har udstedt for højhastighedspassagerfartøjer, og de i artikel 13 nævnte sikkerhedscertifikater for passagerskibe, som en anden medlemsstat har udstedt for passagerskibe, når disse er i indenrigsfart."

(b) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. En havnestat kan foretage inspektion af passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart og kontrollere deres dokumenter i henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF\*.

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

---

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

\*\* 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 ækvivalente 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) Stk. 2, litra b), nr. ii) udgår
  - (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 nævnte krav — flagstatens administrations regler; sådanne regler skal tilvejebringe et sikkerhedsniveau, der er ækvivalent med sikkerhedsniveauet i kapitel II-1 og II-2 i bilag I, idet de tager hensyn til de specifikke lokale driftsforhold i de havområder, de pågældende skibe må sejle i.  
  
Inden eksisterende passagerskibe i klasse C og D kan indsættes i indenrigsrutefart i en værtsstat, skal flagstatens administration opnå havnestatens tilslutning til disse regler.
      - d) Er en medlemsstat af den opfattelse, at de regler, en havnestats administration kræver opfyldt i henhold til litra c), er urimelige, underretter den straks Kommissionen herom. Kommissionen afgør ved en gennemførelsesretsakt, om havnestatens administrationsregler 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) Litra a), tredje led, affattes 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 tilføjes som stk. 5 og 6:
    - "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 i stk. 2, litra a). Ombygning af et skib, som kun har til formål at højne dets overlevelsessevne, anses ikke som en større ombygning.
    - 6. Skibe, der er bygget af et tilsvarende materiale før nærværende direktivs ikrafttræden, skal opfylde disse krav senest [fem år efter den dato, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit]."
- (6) Artikel 7, stk. 2, udgår
- (7) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

- (a) Stk. 3, andet afsnit, udgår
  - (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 vedtage bestemmelser med krav, der svarer til visse specifikke krav i nærværende direktiv, hvis sådanne tilsvarende krav er mindst lige så effektive som kravene i direktivet."
  - (b) Stk. 4 affattes således:

"4. En medlemsstat, der benytter stk. 1, 2 eller 3, skal følge proceduren i dette stykkes andet til femte afsnit.

Medlemsstaten underretter Kommissionen om de foranstaltninger, den agter at vedtage, så detaljeret, at det godtgøres, at sikkerhedsniveauet fortsat er forsvarligt.

Hvis Kommissionen inden for en periode på seks måneder efter underretningen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt afgør, at de påtænkte bestemmelser er ubegrundede, forlanges det, at den pågældende medlemsstat ændrer de påtænkte bestemmelser eller undlader at vedtage dem. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2."

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

De foranstaltninger, der er omhandlet i andet og fjerde afsnit, meddeles via en database, som oprettes og vedligeholdes af Kommissionen til dette formål. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a vedrørende vilkårene for adgang til denne database.
  - (c) stk. 5, litra c), affattes således:

"c) Kommissionen afgør ved en gennemførelsesretsakt, om medlemsstatens beslutning om at suspendere fartøjets drift eller at påbyde yderligere foranstaltninger er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerheden for liv og ejendom eller for miljøet, samt, hvis beslutningen ikke er berettiget, at den pågældende medlemsstat skal tilbagekalde suspensionen eller sikkerhedsforanstaltningerne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2."
- (9) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
- (a) Stk. 1, litra d), affattes således:

"d) de specifikke henvisninger til de internationale konventioner og IMO-resolutioner, jf. artikel 2, litra g), m) og q), artikel 3, stk. 2, litra a), artikel 6, stk. 1, litra b), og artikel 6, stk. 2, litra b)."
  - (b) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a med henblik på at vedtage ændringer som omhandlet i nærværende artikels stk. 1 og 2.

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a vedrørende ændring af dette direktiv med henblik på af kun at udelukke ændringer af de i artikel 2 omhandlede internationale instrumenter fra direktivets anvendelsesområde, hvis Kommissionen vurderer, at der er direkte fare for, at den internationale ændring vil nedsætte det niveau for sikkerhed til søs, for forebyggelse af forurening fra skibe eller for beskyttelse af leve- og arbejdsforhold om bord, der er fastsat ved Unionens søtransportlovgivning, eller at den vil være uforenelig hermed."

(10) Følgende indsættes som artikel 10a:

*"Artikel 10a*

**Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, stk. 4, artikel 10, stk. 3 og artikel 10, stk. 4, tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4, artikel 10, stk. 3, og artikel 10, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for ikrafttræden].
3. Den i artikel 9, stk. 4, artikel 10, stk. 3, og artikel 10, stk. 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 om bedre lovgivning af 13. april 2016.
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 9, stk. 4, artikel 10, stk. 3, eller artikel 10, stk. 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.
7. En delegeret retsakt, der udelukker ændringer af internationale instrumenter fra direktivets anvendelsesområde, jf. artikel 10, stk. 4, vedtages mindst tre måneder før udgangen af den periode, der er fastsat internationalt for stiltiende accept af den pågældende ændring, eller før den planlagte dato for den pågældende ændrings ikrafttræden. I perioden forud for den delegerede retsakts ikrafttræden afholder medlemsstaterne sig fra ethvert initiativ med henblik på at indarbejde ændringen i national lovgivning eller på at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument."

- (11) I artikel 11 foretages følgende ændringer:
- (a) Stk. 2 affattes således:
- "2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011\*.
- 
- \* 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) Punkt 1 erstattes af følgende:
- "1. Passagerskibe skal af flagstatens administration underkastes de i litra a), b) og c) nævnte syn:
- a) et syn, før skibet sættes i fart
- b) et periodisk syn én gang hver tolvte måned og
- c) yderligere syn efter behov."
- (b) Stk. 2 udgår
- (13) I artikel 13 foretages følgende ændringer:
- (a) Punkt 1 erstattes af følgende:
- "1. Nye og eksisterende passagerskibe, der opfylder kravene i dette direktiv, skal være forsynet med et sikkerhedscertifikat for passagerskibe i overensstemmelse med dette direktiv. Certifikatet udformes som vist i bilag II. Det udstedes af flagstatens administration, efter at der er foretaget et syn, før skibet sættes i fart, som omhandlet i artikel 12, stk. 1, litra a)."
- (b) Stk. 3, tredje afsnit, affattes således:
- "Inden der udstedes driftstilladelse for højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart i en havnestat, træffes der aftale mellem flagstatens administration og havnестaten om eventuelle særlige driftsvilkår for fartøjet i den pågældende stat. Flagstatens administration anfører sådanne vilkår på driftstilladelsen."
- (c) Stk. 4 affattes således:
- "4. Supplerende og tilsvarende sikkerhedsforanstaltninger samt undtagelser, der indrømmes for skibe eller fartøjer i henhold til bestemmelserne i artikel 9, stk. 1-3, artikel anføres på skibets eller fartøjets certifikat."
- (14) Artikel 14 affattes således:

*"Artikel 14*

**Regler i SOLAS-konventionen af 1974**

1. For passagerskibe i udenrigsfart fremlægger Union forslag for IMO om at fremskynde det arbejde, der er i gang inden for IMO med henblik på revision af de regler i SOLAS-konventionen af 1974, i dens gældende affattelse, som indeholder formuleringer, hvis fortolkning er overladt til administrationerne, fastlæggelse af en harmoniseret fortolkning af disse regler samt ændring af reglerne i overensstemmelse med en sådan fortolkning.

2. De i stk. 1 nævnte forslag fremlægges for IMO på grundlag af de harmoniserede regler i bilag I."

(15) Følgende indsættes som artikel 16a:

*"Artikel 16a*

**Evaluering**

Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelse af dette direktiv og rapporterer herom til Europa-Parlamentet og Rådet senest [syv år efter den dato, der er henvist til i artikel 2, stk. 1, andet afsnit]."

(16) I bilag I foretages følgende ændringer:

(a) Afsnit A, kapitel II-2, punkt 13.1, sjette punktum, affattes således:

"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 stats officielle sprog."

(b) I kapitel III affattes indledningen til første led i fodnote 1 til tabellen i punkt 2 affattes indledningen således:

"Overlevelseshjælpere kan være redningsbåde eller redningsflåder eller en kombination af disse i overensstemmelse med bestemmelserne i regel III/2.2. Når rejserne 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 havemedlemsstaten, acceptere:

*Artikel 2*

**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [12 måneder efter direktivets ikrafttræden] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse love og bestemmelser fra den [12 måneder efter ikrafttrædelsen].

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de vedtager 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 Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*