

► **B**

**TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2017/2108**

**frá 15. nóvember 2017**

**um breytingu á tilskipun ráðsins 2009/45/EB um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip**

**(EES-viðbætur nr. 54, 13.8.2020, bls. 187)**

Samsteyptur texti – einungis til skjalfestingar

Leiðrétt með:

► **C1**

Leiðréttingar (2021/EOS/22/4)

EES-viðbætur nr. 28, 15.4.2021, bls. 176

## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2017/2108

2020/EES/54/13

frá 15. nóvember 2017

## um breytingu á tilskipun ráðsins 2009/45/EB um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip (\*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 2. mgr. 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins (1),

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð (2),

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Til að unnt sé að viðhalda miklu öryggi, og þar með trausti farþega, samkvæmt sameiginlegum öryggisstöðlum, sem skilgreindir eru í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB (3), og til að skapa jöfn samkeppnisskilyrði, er nauðsynlegt að gera umbætur á beitingu þeirrar tilskipunar. Tilskipun 2009/45/EB ætti aðeins að gilda um þau farþegaskip og -fyr sem öryggisstaðlar tilskipunarinnar voru ætlaðir fyrir. Því ætti fjöldi tiltekinna tegunda skipa að falla utan gildissviðs tilskipunarinnar og sér í lagi skipsbátar, seglskip og skip sem flytja, t.d. til mannvirkja á hafi úti, þjálfað starfsfólk sem koma ekki að rekstri skipsins.
- 2) Skipsbátar, sem eru um borð í skipi, eru notaðir til að ferja farþega frá farþegaskipi beint til lands og til baka, með því að taka stystu, öruggu sjóleiðina. Þeir eru ekki viðeigandi og ættu ekki að vera notaðir fyrir aðrar tegundir þjónustu svo sem kynnisferðir við strönd. Fyrir slíkar siglingar ætti að nota skip sem mæta kröfum fyrir farþegaskip strandríkisins, eins og nefndar eru, m.a., í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (MSC.1/umburðarbr. 1417 um leiðbeiningar fyrir skipsbáta um borð í farþegaskipum). Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin ættu að efna til umræðu innan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar með það fyrir augum að endurskoða leiðbeiningarnar í því skyni að auka öryggi. Framkvæmdastjórnin ætti að meta þörfina á því að gera leiðbeiningarnar skyldubundnar.
- 3) Tilskipun 2009/45/EB undanskilur frá gildissviði sínu farþegaskip sem eru ekki knúin áfram með vélrænum hætti. Það ætti ekki að votta seglskip í samræmi við þá tilskipun ef vélrænt knúningsafl þeirra er aðeins ætlað sem auka- og neyðarbúnaður. Framkvæmdastjórnin ætti því að meta þörfina fyrir sameiginlegar evrópskar kröfur fyrir þennan flokk farþegaskipa fyrir 2020.
- 4) Skip sem flytja iðnaðarverkfólk veita stöðvum á hafi úti þjónustu. Þetta starfsfólk verður að ljúka skyldubundnu námskeiði um öryggismál með fullnægjandi árangri og uppfylla tilteknar skyldubundnar heilbrigðisviðmiðanir. Fyrir þetta starfsfólk ættu því að gilda aðrar og sértækar öryggisreglur, sem falla utan gildissviðs þessarar tilskipunar. Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin ættu að styðja með virkum hætti við yfirstandandi vinnu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar á sviði öryggisstaðla fyrir skip á hafi úti, til viðbótar við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.418(97).

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 315, 30.11.2017, bls. 40. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 107/2020 frá 14. Júlí 2020 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjtið. ESB C 34, 2.2.2017, bls. 167.

(2) Afstaða Evrópuþingsins frá 4. október 2017 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 23. október 2017.

(3) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB frá 6. maí 2009 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip (Stjtið. ESB L 163, 25.6.2009, bls. 1).

- 5) Áætlunin um markvissa og skilvirka löggjöf (REFIT-áætlunin) hefur leitt í ljós að ekki öll aðildarríki votta álskip samkvæmt tilskipun 2009/45/EB. Þetta myndar ójafna stöðu, sem grefur undan því markmiði að ná sameiginlegu, háu öryggisstigi fyrir farþega sem sigla innanlands í Sambandinu. Til að koma í veg fyrir ósamræmda beitingu, sem stafar af ólíkum túlkunum á skilgreiningunni á áli sem jafngilt efni og notkunarsviði samsvarandi brunaöryggisstaðla, sem leiðir til ólíkra túlkana á gildissviði tilskipunarinnar, ætti að skýra nánar skilgreininguna á „jafngildu efni“ í tilskipun 2009/45/EB. Aðildarríkjum ætti að vera heimilt að velja strangari brunavarnir í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar varðandi viðbótaröryggiskröfur.
- 6) Umtalsverður fjöldi farþegaskipa, sem eru byggð úr álblendi, bjóða reglulegar og tíðar sjóferðir á milli mismunandi hafna innan aðildarríkis. Þar sem uppfylling krafna þessarar tilskipunar myndi hafa alvarlegar afleiðingar fyrir slíka flutningastarfsemi og tengd félagsleg og hagræn skilyrði, sem og fjárhagslegar og tæknilegar afleiðingar fyrir núverandi og ný skip, ættu þessi aðildarríki að hafa möguleika á því að beita, í takmarkaðan tíma, landslögum á slík farþegaskip, á sama tíma og fullnægjandi öryggisstig er tryggt
- 7) Með það fyrir augum að auka skýrleika laga og samræmi og auka þar með öryggisstigið, ætti að uppfæra margar skilgreiningar og tilvísanir og laga þær betur tengdum alþjóðlegum reglum eða reglum Sambandsins. Í því sambandi ætti að gæta þess sérstaklega að breyta ekki núverandi gildissviði tilskipunar 2009/45/EB. Einkum ætti að laga skilgreininguna á „skipi af hefðbundinni gerð“ betur að tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB<sup>(1)</sup>, á sama tíma og núverandi viðmiðanir fyrir byggingarár og tegund efnis eru varðveittar. Skilgreiningin á skemmtisnekkju og skemmtibát ætti að laga betur að alþjóðasamningnum um öryggi mannlífa á hafinu, 1974 (SOLAS-samþykktin 1974).
- 8) Með tilliti til meðalhófsreglunnar, hefur reynst erfitt að aðlaga núverandi forskriftir úr SOLAS-samþykktinni frá 1974 að litlum farþegaskipum undir 24 metrum á lengd. Enn fremur eru lítil skip fyrst og fremst smíðuð úr öðrum efnum en stáli. Því hefur aðeins mjög takmarkaður fjöldi slíkra skipa verið vottaður samkvæmt tilskipun 2009/45/EB. Þar sem ekki er um að ræða nein sértæk öryggisvandamál og ekki er kveðið á um fullnægjandi staðla í tilskipun 2009/45/EB ættu skip, sem eru undir 24 metrum að lengd, að falla utan gildissviðs tilskipunarinnar og ættu að falla undir sértæka öryggisstaðla sem aðildarríki, sem eru betur til þess fallin að meta staðbundnar takmarkanir á siglingum fyrir þessi skip með tilliti til fjarlægðar til strandar eða hafnar og veðurskilyrða, hafa ákvarðað. Þegar aðildarríkin ákvarða þessa staðla ættu þau að taka tillit til leiðbeininga sem framkvæmdastjórnin á að birta. Í þessum leiðbeiningum ætti, eins og við á, að taka tillit til hvers kyns alþjóðasamninga og -samþykktar alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og forðast ætti að innleiða viðbótaröryggiskröfur sem ganga lengra en gildandi alþjóðlegar reglur. Framkvæmdastjórnin er hvött til að samþykkja slíkar leiðbeiningar eins fljótt og auðið er.
- 9) Til þess að einfalda enn frekar þær skilgreiningar á hafsvæðum, sem kveðið er á um í tilskipun 2009/45/EB, og til að halda álagi á aðildarríkjum í lágmarki, ætti að fella brott óþarfa eða ófullnægjandi viðmiðanir. Á sama tíma og öryggisstiginu er viðhaldið ætti að einfalda skilgreininguna á hafsvæðum, þar sem skip í flokki C og D mega sigla, með því að fjarlægja viðmiðunina „þar sem skipreika fólk kæmist í land“ og með því að fella brott „fjarlægð að skipaafdrepi“, í þeim tilgangi að skilgreina hafsvæðin. Hvort tiltekin strandlengja sé til þess fallin að vera skipaafdrepi er kvikur mæliþáttur sem aðildarríkin geta aðeins metið í hverju tilviki fyrir sig. Ef nauðsyn krefur ætti að tilgreina á öryggisskírteininu fyrir farþegaskip hvers kyns rekstrartakmörkun fyrir tiltekið skip í tengslum við fjarlægð þess frá skipaafdrepi.
- 10) Af ástæðum er varða sértæka landfræðilega og veðurfræðilega eiginleika og þann mikla fjölda eyja sem þarf að þjónusta reglulega og oft í Grikklandi, bæði við meginlandið og á milli eyja, og þann mikla fjölda mögulegra sjóferða sem þetta hefur í för með sér, ætti að veita Grikklandi undanþágu frá kröfunni um að fastsetja hafsvæði. Í staðinn ætti Grikkland að fá að flokka farþegaskip í samræmi við þá sértæku sjóleið, sem þau sigla á, á sama tíma og sömu viðmiðunum fyrir flokkun farþegaskipa og sömu öryggisstöðlum er viðhaldið.
- 11) Til að koma í veg fyrir óviljandi neikvæðar afleiðingar af núverandi ákvæðum, sem kveða á um að breytt flutningaskip megi ekki teljast ný farþegaskip, ætti að gera skýra grein fyrir því að umbreytingarkröfur gilda ekki aðeins um núverandi farþegaskip heldur öll skip.

(1) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Bandalagsins fyrir umferð á sjó og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 93/75/EBE (Stjtið. EB L 208, 5.8.2002, bls. 10).

- 12) Þar sem hafnarriki má, í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB <sup>(1)</sup>, skoða farþegaskip eða háhraðafarþegafar, sem siglir undir öðrum fána en fána hafnarrikisins, þegar það er notað í siglingum innanlands, eru sértæku ákvæðin í 3. mgr. 5. gr. 2009/45/EB óþörf og ætti að fella þau brott.
- 13) Í ljósi þess að munur er á kröfum SOLAS-samþykktarinnar frá 1974 um stöðugleika í löskuðu ástandi og sértækum kröfum Sambandsins um stöðugleika í löskuðu ástandi fyrir ekjufarþegaskip, sem finna má í tilskipun Evrópu-sambandsins og ráðsins 2003/25/EB <sup>(2)</sup>, ætti að meta þörfina fyrir tilskipun 2003/25/EB og aukið vægi hennar á grundvelli þess hvort kröfur SOLAS-samþykktarinnar frá 1974 tryggja sama öryggisstig.
- 14) Til að auka gagnsæi og auðvelda aðildarríkjunum að tilkynna um undanþágur, jafngildar öryggiskröfur og viðbótaröryggisráðstafanir ætti framkvæmdastjórnin að koma á fót gagnagrunni og halda honum uppfærðum. Gagnagrunnurinn ætti að innihalda tilkynntar ráðstafanir, bæði drög þeirra og samþykktar útgáfur. Samþykktar ráðstafanir ætti að gera aðgengilegar almenningi.
- 15) Í ljósi þeirra breytinga sem sáttmálinn um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU) hefur haft í för með sér ætti að uppfæra þær valdheimildir, sem framkvæmdastjórninni eru veittar til að koma tilskipun 2009/45/EB til framkvæmda, til samræmis við það. Framkvæmdargerðir ætti að samþykkja í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 <sup>(3)</sup>.
- 16) Til að taka tillit til þróunar á alþjóðavettvangi og fenginnar reynslu og til að auka gagnsæi ætti að veita framkvæmdastjórninni valdheimildir til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins með það fyrir augum að breytingum á alþjóðlegum gerningum verði ekki beitt að því er þessa tilskipun varðar, ef nauðsyn krefur, og til að uppfæra tæknilegu kröfurnar. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin efni til viðeigandi samráðs meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í stofnanasamstarfssamningnum frá 13. apríl 2016 um betri lagasetningu. Til að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða ættu Evrópuþingið og ráðið m.a. að taka við öllum skjölum á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkja og sérfræðingar þeirra að hafa kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.
- 17) Í ljósi þess að þær sértæku tilvísanir í yfirstandandi vinnu innan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sem er að finna í 14. gr., eru orðnar úreltar ætti að fella þá grein brott. Almenn markmið alþjóðlegra aðgerða um að betrubæta öryggi farþegaskipa og að skapa jöfn samkeppnisáhrif skipta hins vegar enn máli og þeim ætti að framfylgja í samræmi við sáttmálana. Í þessu skyni ættu aðildarríkin og framkvæmdastjórnin að vinna, innan ramma Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, að því að endurskoða og bæta reglur SOLAS-samþykktarinnar frá 1974.
- 18) Það er mikilvægt að hvers kyns viðurlög, sem aðildarríkin mæla fyrir um, séu framkvæmd á tilhlýðilegan hátt og séu skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og hafi varnaðaráhrif.
- 19) Eftir að Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) hefur lokið lotu eftirlitsheimsóknna ætti framkvæmdastjórnin að meta framkvæmd tilskipunar 2009/45/EB fyrir 21. desember 2026 og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið þar að lútandi. Aðildarríkin ættu að vinna með framkvæmdastjórninni að því að safna saman öllum þeim upplýsingum sem nauðsynlegar eru fyrir þetta mat.
- 20) Í því skyni að leggja ekki óhóflega stjórnsýslubyrði á landlukt aðildarríki, sem hafa engar hafnir við sjó og sem hafa engin skip sem sigla undir þeirra fána og falla undir gildissvið þessarar tilskipunar, ætti að heimila slíkum aðildarríkjum að víkja frá ákvæðum þessarar tilskipunar. Þetta þýðir að á meðan þessi skilyrði eru uppfyllt er þeim ekki skylt að löggleiða þessa tilskipun.
- 21) Mannlegi þátturinn er grundvöllurinn fyrir öryggi skipa og tilheyrandi verklagsreglur. Í því skyni að viðhalda háu öryggisstigi er nauðsynlegt að taka tillit til tengingarinnar á milli öryggis, aðbúnaðar um borð, vinnuskilyrða og þjálfunar, þ.m.t. þjálfunar sem tengist neyðar- og björgunarstörfum yfir landamæri í samræmi við alþjóðlegar kröfur. Aðildarríkin og framkvæmdastjórnin ættu því að vera virkari á alþjóðavísu í þeim tilgangi að vakta og bæta félagslegar aðstæður farmanna um borð í skipum.

<sup>(1)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB frá 23. apríl 2009 um hafnarrikiseftirlit (Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 57).

<sup>(2)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/25/EB frá 14. apríl 2003 um sérkröfur um stöðugleika ekjufarþegaskipa (Stjtið. ESB L 123, 17.5.2003, bls. 22).

<sup>(3)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkja með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

- 22) Í því skyni að auðvelda framkvæmdarferlið ætti Siglingaöryggisstofnun Evrópu að styðja framkvæmdastjórnina og aðildarríkin í samræmi við viðeigandi ákvæði reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup>.
- 23) Því ætti að breyta tilskipun 2009/45/EB til samræmis við það.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

*1. gr.*

### **Breytingar á tilskipun 2009/45/EB**

Tilskipun 2009/45/EB er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað a-liðar komi eftirfarandi:

„a) „alþjóðasamningar“: eftirtaldir samningar, ásamt tilheyrandi bókunum og breytingum, í uppfærðri útgáfu:

- i. alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS-samþykktin 1974) og
- ii. alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa frá 1966,“

b) í stað b-liðar komi eftirfarandi:

„b) „kóði um stöðugleika í óleku ástandi“: „kóðinn um stöðugleika í óleku ástandi fyrir allar tegundir skipa er heyrta undir gervinga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar“, en hann er að finna í ályktun þings Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.749 (18) frá 4. nóvember 1993 eða „alþjóðakóðinn um stöðugleika í óleku ástandi frá 2008“, en hann er að finna í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.267 (85) frá 4. desember 2008, í uppfærðum útgáfum,“

c) í stað ii. liðar g-liðar komi eftirfarandi:

„ii. hámarkshraði þeirra, eins og hann er skilgreindur í reglu 1.4.30 í kóðanum um háhraðaför frá 1994 og reglu 1.4.38 í kóðanum um háhraðaför frá 2000, er minni en 20 hnútar,“

d) í stað m-liðar komi eftirfarandi:

„m) „bóghæð“: sú bóghæð sem skilgreind er í 39. reglu í alþjóðasamningnum um hleðslumerki skipa frá 1966,“

e) í stað fyrstu undirgreinar í q-lið komi eftirfarandi:

„q) „hafsvæði“: sérhvert hafsvæði eða siglingaleið sem ákveðin er skv. 4. gr.,“

f) í stað r-liðar komi eftirfarandi:

„r) „hafnarsvæði“: svæði, eins og það er skilgreint af því aðildarríki sem hefur lögsögu yfir svæðinu, sem er ekki tilnefnt sem hafsvæði skv. 4. gr., og sem nær til ystu marka varanlegra hafnarmannvirkja, sem eru óaðskiljanlegur hluti hafnarinnar, eða til þeirra marka sem helgast af náttúrulegum landfræðilegum þáttum er skýla vogum og vikum eða svipuðum skýldum svæðum,“

g) ákvæði s-liðar falli brott,

h) í stað u-liðar komi eftirfarandi:

„u) „hafnarriki“: aðildarríki þar sem skip eða far, er siglir undir fána annars ríkis en aðildarríkisins, kemur til hafnar eða hafna og lætur úr höfn eða höfnum í innanlandssiglingum,“

i) í stað v-liðar komi eftirfarandi:

„v) „viðurkennd stofnun“: stofnun sem er viðurkennd í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 391/2009 (\*),

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 391/2009 frá 23. apríl 2009 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaskoðun og -eftirlit (Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 11).“

(1) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1406/2002 frá 27. júní 2002 um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (Stjtið EB L 208, 5.8.2002, bls. 1).

j) í stað y-liðar komi eftirfarandi:

„y) „hreyfihamlaðir einstaklingar“: allir þeir sem eiga í sérstökum erfiðleikum með að nota almenningssamgöngur, þ.m.t. aldraðir, fatlaðir, fólk með skerta skynjun og fólk sem notar hjólastól, þungaðar konur og fólk með lítil börn,“

k) eftirfarandi liðir bættist við:

„z) „seglskip“: skip sem knúið er áfram með seglum, jafnvel þótt það sé útbúið vélrænu knúningsafla til nota sem aukaafli og í neyðartilvikum,

za) „jafngilt efni“: álblendi eða hvert það eldtrausta efni sem sjálft, eða vegna einangrunar þess, hefur sömu burðarþolseiginleika og þéttleika og stál, við lok viðeigandi staðlaðrar brunaprófunar,

zb) „stöðluð brunaprófun“: prófun þar sem sýnishorn úr viðkomandi þiljum eða þilförum eru hituð upp í prufuofni við hita sem er nokkurn veginn í samræmi við staðlaða tímahitaferilinn í samræmi við prófunaraðferðina sem tilgreind er í alþjóðakóðanum um brunaprófunaraðferðir frá 2010, sem er að finna í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar MSC.307(88) frá 3. desember 2010, í uppfærðri útgáfu,

zc) „skip af hefðbundinni gerð“: allar tegundir sögulegra farþegaskipa, sem hönnuð eru fyrir 1965 og eru að mestu leyti smíðuð úr upprunalegum efnivið, og eftirlíkingar þeirra, þ.m.t. skip hönnuð til að hvetja til þess að hefðbundið verklag og sjómennska fari ekki forgörðum, standi sem lifandi menningarverðmæti og sé innt af hendi samkvæmt hefðbundnum grundvallarreglum sjómennsku og tækni,

zd) „skemmtisnekkja eða skemmtibátur“: skip sem ekki er nýtt í atvinnuskyni, óháð knúningsmáta,

ze) „skipsbátur“: bátur sem fluttur er á skipi og notaður til að flytja fleiri en tólf farþega frá kyrrstæðu farþegaskipi að landi og til baka,

zf) „þjónustuskip á hafi úti“: skip sem notað er til að flytja og hýsa iðnverkafólk sem sinnir ekki vinnu um borð sem telst nauðsynleg fyrir rekstur skipsins,

zg) „þjónustufar á hafi úti“: far sem notað er til að flytja og hýsa iðnverkafólk sem ekki sinnir vinnu um borð sem telst nauðsynleg fyrir rekstur skipsins,

zh) „meiri háttar viðgerðir, breytingar og endurbætur“: eitthvert eftirfarandi:

— breytingar sem breyta málum skipsins í veigamiklum atriðum, t.d. lenging þar sem nýjum miðhluta er bætt við,

— breytingar sem fela í sér að hægt er að flytja umtalsvert fleiri farþega með skipi, t.d. ökutækjapilfari breytt í vistarverur fyrir farþega,

— breytingar sem auka endingu skipsins til muna, t.d. endurnýjun á vistarverum fyrir farþega á einu heilu þilfari,

— hvers kyns endurbygging á skipi, óháð tegund, í farþegaskip,“

2) í stað 3. gr. komi eftirfarandi:

„3. gr.

#### **Gildissvið**

1. Þessi tilskipun tekur til eftirfarandi farþegaskipa og farþegafara, án tillits til þess undir hvaða fána þau sigla, þegar þau eru í ► **C1** millilanda- eða ◀ innanlandssiglingum:

a) ný og gömul farþegaskip sem eru 24 metrar að lengd og lengri,

b) háhraðafarþegaför.

Hvert aðildarríki skal, í hlutverki sínu sem hafnarríki, ganga úr skugga um að farþegaskip og háhraðafarþegaför, sem sigla undir fána annars ríkis en aðildarríkis, fullnægi kröfum þessarar tilskipunar að öllu leyti áður en þau hefja innanlands-siglingar í því aðildarríki.

2. Þessi tilskipun gildir ekki um:

a) farþegaskip sem eru:

i. herskip og liðsflutningaskip,

ii. seglskip,

- iii. skip sem eru ekki knúin áfram með vélrænum hætti,
  - iv. skip, sem eru smíðuð úr öðru efni en stáli eða jafngildu efni, sem falla ekki undir staðla varðandi háhraðaför (ályktun siglingaöryggisnefndarinnar (MSC) 36(63) eða MSC.97(73)) eða hreyfiborin för (ályktun A.373 (X)),
  - v. tréskip með frumstæðu byggingarlagi,
  - vi. skip af hefðbundinni gerð,
  - vii. skemmtisnekkjur,
  - viii. skip einungis í siglingum innan hafna;
  - ix. þjónustuskip á hafi úti eða
  - x. skipsbáta,
- b) háhraðafarþegafor sem eru:
- i. herskip eða liðsflutningaskip,
  - ii. skemmtibátur,
  - iii. far einungis í siglingum innan hafna eða
  - iv. þjónustuskip á hafi úti.

3. Aðildarríki, sem hafa ekki hafnir við sjó og sem hafa engin farþegaskip eða -för sem sigla undir þeirra fána og falla undir gildissvið þessarar tilskipunar, mega víkja frá ákvæðum þessarar tilskipunar að frátalinni þeirri skyldu sem sett er fram í annarri undirgrein.

Þau aðildarríki sem ætla að notfæra sér þessa undanþágu skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þær fyrirætlanir sínar eigi síðar en 21. desember 2019 ef skilyrðin eru uppfyllt og upplýsa framkvæmdastjórnina árlega eftir það um allar síðari breytingar. Slík aðildarríki mega ekki leyfa farþegaskipum eða -förum, sem falla innan gildissviðs þessarar tilskipunar, að sigla undir þeirra fána þar til þau hafa lögleitt og tekið upp þessa tilskipun.“

3) í stað 4. gr. komi eftirfarandi:

„4. gr.

#### **Flokkun hafsvæða og flokkar farþegaskipa**

1. Hafsvæðum er skipt upp í eftirfarandi flokka:

„svæði A“:	hafsvæði utan svæða B, C og D.
„svæði B“:	hafsvæði, þar sem landhnitin eru hvergi meiri en 20 sjómílar frá strandlínunni, miðað við meðalflóðhæð, en er utan svæða C og D.
„svæði C“:	hafsvæði, þar sem landhnitin eru hvergi meiri en 5 sjómílar frá strandlínunni, miðað við meðalflóðhæð, en er utan hafsvæðis D. Auk þess skulu líkurnar á að hæð kenniöldu fari yfir 2,5 m vera undir 10% á ársgrundvelli miðað við rekstur allt árið eða þeim hluta ársins sem reksturinn er bundinn við, t.d. rekstur yfir sumartíma.
„svæði D“:	hafsvæði, þar sem landhnitin eru hvergi meiri en 3 sjómílar frá strandlínunni, miðað við meðalflóðhæð. Auk þess skulu líkurnar á að hæð kenniöldu fari yfir 1,5 m vera undir 10% á ársgrundvelli miðað við rekstur allt árið eða þeim hluta ársins sem reksturinn er bundinn við, t.d. rekstur yfir sumartíma.

2. Hvert aðildarríki skal:

- a) taka saman og uppfæra, ef þörf krefur, skrá yfir hafsvæði innan lögsögu sinnar,
- b) ákvarða innri landamæri hafsvæðisins sem er næst strandlengju þess,
- c) birta skrána í opinberum gagnagrunni á vefsetri lögbærra siglingamálayfirvalda,
- d) tilkynna framkvæmdastjórninni hvar þessar upplýsingar er að finna og þegar breytingar eru gerðar á skránni.

3. Grikkland fær undanþágu frá þeirri skyldu að taka saman skrá yfir hafsvæði og má þess í stað taka saman skrá yfir sjóleiðir sem ná yfir sjóleiðir á Grikklandi og uppfæra hana þegar nauðsyn krefur, með því að nota samsvarandi viðmiðanir fyrir flokka, sem settir eru fram í 1. mgr.

4. Farþegaskipum er skipt í eftirfarandi flokka eftir því á hvaða hafsvæðum þau mega sigla:

„flokkur A“:	farþegaskip í innanlandssiglingum á svæðum A, B, C og D.
„flokkur B“:	farþegaskip í innanlandssiglingum á svæðum B, C og D.
„flokkur C“:	farþegaskip í innanlandssiglingum á svæðum C og D.
„flokkur D“:	farþegaskip í innanlandssiglingum á svæði D.

5. Fyrir háhraðafarþegaför gilda þeir flokkar, sem skilgreindir eru í reglu 1.4.10 og 1.4.11 í 1. kafla í kóðanum um háhraðaför frá 1994 eða í reglu 1.4.12 og 1.4.13 í 1. kafla í kóðanum um háhraðaför frá 2000.“,

4) ákvæðum 5. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað annars undirliðar 2. mgr. komi eftirfarandi:

„Hvert aðildarríki skal, í hlutverki sínu sem hafnarríki, viðurkenna öryggisskírteini og starfsleyfi háhraðafars sem annað aðildarríki gefur út fyrir háhraðafarþegafar í innanlandssiglingum og öryggisskírteini farþegaskips, sem um getur í 13. gr., sem annað aðildarríki hefur gefið út fyrir farþegaskip í innanlandssiglingum.“,

b) ákvæði 3. mgr. falli brott,

c) í stað 4. mgr. komi eftirfarandi:

„4. Búnaður um borð í skipum sem uppfyllir kröfurnar sem mælt er fyrir um samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/90/ESB (\*) skal teljast vera í samræmi við kröfur þessarar tilskipunar.

(\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/90/ESB frá 23. júlí 2014 um búnað um borð í skipum og niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/98/EB (Stjtið. ESB L 257, 28.8.2014, bls. 146).“,

5) ákvæðum 6. gr. er breytt sem hér segir:

a) ákvæðum 1. mgr. er breytt sem hér segir:

i. í stað a-liðar komi eftirfarandi:

„a) smíði og viðhald bols, aðal- og hjálparvéla, rafbúnaðar og sjálfvirks búnaðar skal vera í samræmi við staðla sem eru tilgreindir til flokkunar í reglum viðurkenndrar stofnunar eða jafngildum reglum sem stjórnvald starfar eftir í samræmi við 2. mgr. 11. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/15/EB (\*),

(\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/15/EB frá 23. apríl 2009 um sameiginlegar reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaskoðun og -eftirlit og fyrir tilheyrandi starfsemi siglingamálayfirvalda (Stjtið. ESB L 131, 28.5.2009, bls. 47).“,

ii. ákvæði c-liðar falli brott,



b) í b-lið 2. mgr. eru gerðar eftirfarandi breytingar:

— ákvæði ii. liðar falla brott,

— í stað iii. liðar komi eftirfarandi:

„iii. Þrátt fyrir i. lið eru ný farþegaskip í flokki D undanþegin kröfum um lágmarksbóghæð sem mælt er fyrir um í alþjóðasamþykktinni um hleðslumerki skipa frá 1966,“

c) ákvæðum 3. mgr. er breytt sem hér segir:

i. í stað c- og d-liðar komi eftirfarandi:

„c) gömul skip í flokki C og D skulu uppfylla skilyrði viðeigandi sérkrafna í þessari tilskipun og skulu vera, að því er varðar málefni sem falla ekki undir þær kröfur, í samræmi við reglur stjórnvalds fánaríkisins; í þeim reglum skal kveðið á um jafngilt öryggisstig og í köflum II-1 og II-2 í I. viðauka að teknu tilliti til sérstakra staðbundinna starfsskilyrða á hafsvæðum þar sem skip í þessum flokkum hafa heimild til að starfa og áður en gömul farþegaskip í flokki C og D geta hafð reglubundnar innanlandssiglingar í hafnarriki skal stjórnvald fánaríkisins leita eftir samþykki hafnaríkisins á reglunum,

d) álitni aðildarríki að reglurnar, sem stjórnvald hafnaríkisins setur samkvæmt c-lið þessarar málsgreinar, séu ósanngjarnar skal það tilkynna framkvæmdastjórninni um það þegar í stað. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framkvæmdargerðir sem innihalda ákvörðun hennar varðandi réttmæti þessara reglna. Samþykkja skal þessar framkvæmdargerðir í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 11. gr.“,

ii. e- og f-liðir falli brott,

d) ákvæðum 4. mgr. er breytt sem hér segir:

i. í stað þriðja undirliðar a-liðar komi eftirfarandi:

„— þau fullnægi að öllu leyti kröfum í öryggiskóðanum fyrir hreyfiborin för (DSC-kóðanum) í ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.373(10), í uppfærðri útgáfu,“

ii. í stað c-liðar komi eftirfarandi:

„c) smíði og viðhald háhraðafarþegafara og búnaður þeirra skulu vera í samræmi við reglur viðurkenndrar stofnunar um flokkun háhraðafara eða jafngildar reglur sem stjórnvald notar í samræmi við 2. mgr. 11. gr. tilskipunar 2009/15/EB.“,

e) eftirfarandi málsgreinar bætist við:

„5. Að því er varðar ný og gömul skip skulu meiri háttar viðgerðir, breytingar og endurbætur, sem og búnaður til þeirra verka, vera í samræmi við kröfurnar fyrir ný skip, sem mælt er fyrir um í a-lið 2. mgr.; endurbætur á skipum, sem eiga einungis að bæta eiginleika þeirra til að þola áraun við notkun, teljast ekki til meiri háttar breytinga.

6. Skip, sem smíðuð eru úr jafngildu efni fyrir 20. desember 2017, skulu fullnægja kröfum þessarar tilskipunar fyrir 22. desember 2025.

7. Þrátt fyrir þessa tilskipun getur aðildarríki með fleiri en 60 farþegaskip, sem smíðuð eru úr álblendi og sigla undir fána þess 20. desember 2017, undanþegið frá ákvæðum þessarar tilskipunar eftirfarandi farþegaskip fyrir eftirfarandi tímabil:

a) farþegaskip í flokki B, C og D, sem smíðuð eru úr álblendi eftir 20. desember 2017, um tíu ára skeið eftir þá dagsetningu og

b) farþegaskip í flokki B, C og D, sem smíðuð eru úr álblendi eftir 20. desember 2017, um tólf ára skeið eftir þá dagsetningu,

að því tilskildu að þessi skip sigli aðeins á milli hafna þess aðildarríkis.

Hvert það aðildarríki sem vill nýta sér þessa undanþágu skal tilkynna framkvæmdastjórninni um þær fyrirætlanir sínar fyrir 21. desember 2019 sem og upplýsa framkvæmdastjórnina um innihaldið. Þau skulu einnig tilkynna framkvæmdastjórninni um allar síðari breytingar. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna þær hinum aðildarríkjunum í samræmi við 4. mgr. 9. gr.“,

6) ákvæðum 7. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 1. mgr. komi eftirfarandi:

„1. Ekjufarþegaskip í flokki C, þar sem kjölurinn hafði verið lagður eða sem voru á svipuðu smíðastigi 1. október 2004 eða síðar, og öll ekjufarþegaskip í flokki A og B, skulu vera í samræmi við ákvæði 6., 8. og 9. gr. tilskipunar 2003/25/EB.“,

b) ákvæði 2. mgr. falli brott,

7) ákvæðum 8. gr. er breytt sem hér segir:

a) önnur undirgrein 3. mgr. falli brott,

b) ákvæði 4. mgr. falli brott,

8) ákvæðum 9. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 2. mgr. komi eftirfarandi:

„2. Aðildarríki er heimilt, með fyrirvara um málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 4. mgr., að samþykkja ráðstafanir sem jafngilda tilteknum sérkröfum þessarar tilskipunar, að því tilskildu að þessar jafngildu kröfur séu í það minnsta eins skilvirkar og slíkar kröfur.“,

b) í stað 4. mgr. komi eftirfarandi:

„4. Aðildarríki, sem nýtir sér þau réttindi sem veitt eru skv. 1., 2. eða 3. mgr., skal fara að ákvæðum annarrar til sjöundu undirgreinar þessarar málsgreinar.

Aðildarríkið skal tilkynna framkvæmdastjórninni um þær ráðstafanir sem það hyggst samþykkja og senda henni nauðsynlegar upplýsingar til að staðfesta að viðeigandi öryggisstigi verði haldið.

Ef framkvæmdastjórnin samþykkir, innan sex mánaða frá því að tilkynningin berst, framkvæmdargerðir sem innihalda ákvörðun hennar um að ekki séu gild rök fyrir fyrirhuguðum ráðstöfunum, skal þess krafist að hlutaðeigandi aðildarríki breyti eða samþykki ekki fyrirhugaðar ráðstafanir. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 11. gr.

Samþykktar ráðstafanir skulu tilgreindar í viðeigandi landslögum og þær tilkynntar framkvæmdastjórninni og hinum aðildarríkjum.

Allar slíkar ráðstafanir gilda um öll farþegaskip í sama flokki eða um för, sem starfa við sömu tilgreind skilyrði, án mismununar með tilliti til fánaríkis þeirra eða til þjóðernis eða starfsstöðvar rekstraraðila þeirra.

Ráðstafanirnar, sem um getur í 3. mgr., gilda einungis á meðan skipið eða farið er rekið við tilgreind skilyrði.

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þær ráðstafanir sem um getur í annarri og fjórðu undirgrein með því að nota gagnagrunn, sem framkvæmdastjórnin skal koma á fót og viðhalda í þessum tilgangi, og sem framkvæmdastjórnin og aðildarríkin skulu hafa aðgang að. Framkvæmdastjórnin skal gera samþykktar ráðstafanir aðgengilegar á vefsetri sem er aðgengilegt almenningi.“,

c) í stað c-liðar 5. mgr. komi eftirfarandi:

„c) framkvæmdastjórnin skal samþykkja framkvæmdargerðir, sem innihalda ákvörðun hennar um það hvort aðildarríkið hafi haft gild rök fyrir tímabundinni rekstrarstöðvun skipsins eða farsins eða fyrir beitingu viðbótarráðstafana á grundvelli þess að mannlífum eða eignum eða umhverfi hafi verið alvarleg hættu búin, og ef tímabundin stöðvun eða beiting viðbótarráðstafana voru ekki réttlætanlegar, er hlutaðeigandi aðildarríki gert að afturkalla tímabundnu rekstrarstöðvunina eða viðbótarráðstafanirnar. Samþykkja skal þessar framkvæmdargerðir í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 11. gr.“,

9) ákvæðum 10. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað d-liðar 1. mgr. komi eftirfarandi:

„d) sérstakar vísanir í þá „alþjóðasamninga“ og ályktanir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar sem um getur í 2. gr. (g-, m-, q- og zb-lið), 3. gr. (a-lið 2. mgr.), 6. gr. (b-lið 1. mgr.) og 6. gr. (b-lið 2. mgr.)“.

b) í 2. mgr. eru gerðar eftirfarandi breytingar:

i. í stað b-liðar komi eftirfarandi:

„b) að aðlaga þær tækniforskriftir sem er að finna í þeim breytingum sem gerðar voru við alþjóðasamninga fyrir skip í flokkum B, C og D og för, í ljósi fenginnar reynslu,“

ii. eftirfarandi liðir bætist við:

„c) að einfalda og skýra tæknilega þætti, í ljósi þeirrar reynslu sem fengist hefur af framkvæmd þeirra,

d) að uppfæra tilvísanir í aðra gerninga Sambandsins sem gilda um farþegaskip innanlands.“

c) í stað 3. og 4. mgr. komi eftirfarandi:

„3. Framkvæmdastjórnin hefur vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 10. gr. a til að samþykkja þær breytingar við þessa tilskipun sem um getur í 1. og 2. mgr. þessarar greinar.

4. Í undantekningartilvikum, sem eru tilhlýðilega rökstudd með viðeigandi greiningu framkvæmdastjórnarinnar, og til að koma í veg fyrir alvarlega og óásættanlega hættu fyrir siglingaöryggi, heilbrigði, aðbúnað eða vinnuskilyrði um borð eða sjávarumhverfið, eða til að koma í veg fyrir ósamræmi við siglingalöggjöf Sambandsins, er framkvæmdastjórninni falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 10. gr. a um breytingu á þessari tilskipun með það fyrir augum að beita ekki, að því er þessa tilskipun varðar, breytingum á alþjóðlegum gerningum sem um getur í 2. gr.

Þessar framseldu gerðir skulu samþykktar að minnsta kosti þremur mánuðum áður en fresturinn, sem ákveðinn var á alþjóðavettvangi fyrir þegjandi samþykki á viðkomandi breytingu, rennur út eða fyrir þann dag sem fyrirhugað er að fyrrnefnd breyting öðlist gildi. Á tímabilinu fyrir gildistöku slíkra framseldra gerða ættu aðildarríkin ekki að hefja neinar aðgerðir sem miða að því að fella breytinguna inn í landslöggjöf eða beita breytingunni gagnvart viðkomandi alþjóðlegum gerningi.“

10) eftirfarandi grein bætist við:

„10. gr. a

#### **Beiting framsals**

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sem um getur í 3. mgr. 10. gr. og 4. mgr. 10. gr., að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sem um getur í 3. mgr. 10. gr. og 4. mgr. 10. gr., í sjö ár frá 20. desember 2017. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok sjö ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla framsal valds sem um getur í 3. mgr. 10. gr. og 4. mgr. 10. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endi á framsal valdsins sem tilgreint er í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Framkvæmdastjórnin skal, áður en framseld gerð er samþykkt, hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016.

5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 3. mgr. 10. gr. eða 4. mgr. 10. gr., skal því aðeins öðlast gildi að hvorki Evrópuþingið né ráðið hafi haft uppi andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa, áður en fresturinn er liðinn, upplýst framkvæmdastjórnina um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.“

11) ákvæðum 11. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 2. mgr. komi eftirfarandi:

„2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (\*).

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu (Stjttíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).“,

b) ákvæði 3. mgr. falli brott,

12) ákvæðum 12. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 1. mgr. komi eftirfarandi:

„1. Stjórnvald í fánaríkinu lætur fara fram skoðun á hverju farþegaskipi samkvæmt a-, b- og c-lið:

a) upphafsskoðun á skipinu áður en það er tekið í notkun,

b) reglubundna aðalskoðun á 12 mánaða fresti og

c) viðbótarskoðanir eftir því sem ástæða er til.“,

b) ákvæði 2. mgr. falli brott,

13) ákvæðum 13. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 1. mgr. komi eftirfarandi:

„1. Öll ný og gömul farþegaskip, sem uppfylla kröfur þessarar tilskipunar, skulu fá öryggisskírteini farþegaskips í samræmi við þessa tilskipun. Skírteinið skal vera með því sniði sem mælt er fyrir um í II. viðauka. Stjórnvald fánaríkisins skal gefa skírteinið út eftir að upphafsskoðun hefur farið fram eins og lýst er í a-lið 1. mgr. 12. gr.“,

b) í stað þriðju undirgreinar 3. mgr. komi eftirfarandi:

„Stjórnvald í fánaríkinu skal hafa samráð við hafnarrikið um starfsskilyrði er tengjast starfrækslu farsins í því ríki áður en það gefur út starfsleyfi fyrir háhraðafarþegaför í innanlandssiglingum í hafnarriki. Stjórnvald í fánaríkinu skal tilgreina slík skilyrði á starfsleyfinu.“,

c) í stað 4. mgr. komi eftirfarandi:

„4. Viðbótaröryggisráðstafanir, jafngildar öryggisráðstafanir og undanþágur, sem veittar eru skipi eða fari í samræmi við ákvæði 1., 2. og 3. mgr. 9. gr., skulu tilgreindar á skírteini skipsins eða farsins.“,

14) ákvæði 14. gr. falli brott,

15) eftirfarandi grein bætist við:

„16. gr. a

#### **Endurskoðun**

Framkvæmdastjórnin skal meta framkvæmd þessarar tilskipunar og leggja niðurstöður matsins fyrir Evrópuþingið og ráðið eigi síðar en 22. desember 2026.“,

16) ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) í stað fyrsta undirliðar í lið .1 í 13. lið A-hluta í kafla II-2 komi eftirfarandi:

„Í öllum skipum skulu almennar yfirlitsteikningar ætíð vera uppsettar á áberandi stað, til leiðbeiningar fyrir yfirmenn skipsins, þar sem fram koma greinilega stjórnstöðvar á sérhverju þilfari, hinar ýmsu brunasamstæður sem umluktar eru með skilrúmum í flokki A, þær samstæður sem umluktar eru með skilrúmum í flokki B ásamt upplýsingum um eldskynjunar- og eldviðvörðunarkerfi, ýringarkerfi, slökkvitæki, aðgönguleiðir að hinum ýmsu hólfum, þilförum o.s.frv. og loftræstikerfi, ásamt upplýsingum um stjórnstaði loftblásara, staðsetningu brunaspjalda og kenninúmer loftræstiviftanna sem þjóna hverri samstæðu. Einnig býðst sá valkostur að setja áðurgreindar upplýsingar fram í bæklingi og skal hverjum starfsmanni afhent eintak af honum auk þess sem eitt eintak skal ávallt vera til staðar um borð á aðgengilegum stað. Brunavarnaáætlanir og bæklingar skulu uppfærð og öllum breytingum bætt inn í eins fljótt og kostur er. Lýsingar á slíkum áætlunum eða í slíkum bæklingum skulu vera á opinberu tungumáli fánaríkisins. Ef það tungumál er hvorki enska né franska skal fylgja með þýðing á annað þessara tungumála. Ef skipið er í siglingum innanlands í öðru aðildarríki skal fylgja með þýðing á opinbert tungumál þess hafnaríkis, ef það er hvorki enska né franska.“,

b) í stað inngangshlutans í fyrsta lið 1. neðanmálgreinar við töfluna í 2. lið III. kafla komi eftirfarandi:

„Björgunarför geta verið lífbátar eða björgunarflekar eða sambland af þeim í samræmi við reglu III/2.2. Ef siglt er um skýld hafsvæði og/eða vegna hagstæðs veðurfars farsviðsins, með hliðsjón af tilmælum í IMO MSC/umburðarbr. 1046, er stjórnvöldum fánaríkisins heimilt að samþykkja, ef slíku er ekki hafnað af hafnaríkinu:“.

2. gr.

#### Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykkja og birta nauðsynlegar ráðstafanir til að fara að þessari tilskipun eigi síðar en 21. desember 2019. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þau skulu beita þessum ráðstöfunum frá 21. desember 2019.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni texta helstu ráðstafana úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

#### Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

#### Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 15. nóvember 2017.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

A. TAJANI

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

M. MAASIKAS

*forseti.*