

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2017/2108**2021/EØS/45/13****av 15. november 2017****om endring av direktiv 2009/45/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå, og dermed passasjerenes tillit, som felles sikkerhetsstandarder fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF⁽³⁾ har sørget for, og for å opprettholde like konkurransevilkår, er det nødvendig å forbedre anvendelsen av nevnte direktiv. Direktiv 2009/45/EF bør få anvendelse bare på de passasjerskip og -fartøyer som nevnte direktivs sikkerhetsstandarder ble utarbeidet for. En rekke bestemte fartøystyper bør derfor unntas fra virkeområdet for nevnte direktiv, nærmere bestemt tenderfartøyer, seilskip og skip som transporterer utdannet personell som ikke deltar i driften av skipet, til for eksempel offshoreinstallasjoner.
- 2) Tenderfartøyer som føres om bord på skip, brukes til å frakte passasjerer fra passasjerskip direkte til land og tilbake, etter den korteste sikre ruten. De er ikke egnet til andre typer tjenester, som for eksempel sightseeing-utflukter langs kysten, og bør derfor ikke brukes til dette. Til slike utflukter bør det benyttes skip som oppfyller kyststatens krav til passasjerskip, som angitt i blant annet IMOs retningslinjer (MSC.1/rundskr. 1417 om retningslinjer for tenderfartøyer på passasjerskip). Medlemsstatene og Kommisjonen bør oppfordre til drøftinger i IMO med sikte på å gjennomgå retningslinjene for å øke sikkerheten. Kommisjonen bør vurdere behovet for å gjøre retningslinjene obligatoriske.
- 3) Passasjerskip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, er unntatt fra virkeområdet for direktiv 2009/45/EF. Seilskip bør ikke sertifiseres i samsvar med nevnte direktiv når skipenes mekaniske framdriftsmaskineri bare er beregnet på bruk som hjelpemotor og i nødssituasjoner. Kommisjonen bør derfor vurdere behovet for felles europeiske krav for denne kategorien av passasjerskip innen 2020.
- 4) Offshoreinstallasjoner anløpes av fartøyer som transporterer bransjepersonell. Slikt bransjepersonell må fullføre og bestå et obligatorisk sikkerhetsopplæringskurs og oppfylle visse obligatoriske kriterier for medisinsk skikkethet. De bør derfor omfattes av andre og særskilte sikkerhetsregler som faller utenfor virkeområdet for dette direktiv. Medlemsstatene og Kommisjonen bør aktivt støtte IMOs pågående arbeid når det gjelder sikkerhetsstandarder for offshorefartøyer på grunnlag av IMO-resolusjon MSC.418(97).

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 315 av 30.11.2017, s. 40, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 107/2020 av 14. juli 2020 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 34 av 2.2.2017, s. 167.

(2) Europaparlamentets holdning av 4. oktober 2017 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 23. oktober 2017.

(3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF av 6. mai 2009 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip (EUT L 163 av 25.6.2009, s. 1).

- 5) Programmet for målrettet og effektiv regelverksutforming (REFIT) har vist at ikke alle medlemsstater sertifiserer skip bygd av aluminium i henhold til direktiv 2009/45/EF. Dette skaper en ubalansert situasjon som undergraver målet om å oppnå et felles høyt sikkerhetsnivå for passasjerer om bord på skip som går i innenriksfart i Unionen. For å unngå uensartet anvendelse som følge av ulike tolkninger av definisjonen av aluminium som et likeverdig materiale og anvendeligheten av tilsvarende brannsikringsstandarder, noe som fører til ulike tolkninger av direktivets virkeområde, bør definisjonen av «likeverdig materiale» i direktiv 2009/45/EF klargjøres. Medlemsstatene bør kunne velge strengere brannsikringstiltak i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv om ytterligere sikkerhetskrav.
- 6) Et betydelig antall passasjerskip bygd av aluminiumslegering sørger for regelmessig og hyppig sjøverts forbindelse mellom ulike havner i en medlemsstat. Ettersom overholdelse av kravene i dette direktiv vil kunne få alvorlige konsekvenser for slik transportvirksomhet og relaterte sosioøkonomiske forhold samt økonomiske og tekniske konsekvenser for eksisterende og nye skip, bør disse medlemsstatene i et begrenset tidsrom ha mulighet til å anvende nasjonal rett på slike passasjerskip, samtidig som de sikrer at sikkerhetsnivået fortsatt er forsvarlig.
- 7) Med sikte på å oppnå større juridisk klarhet og sammenheng, og dermed øke sikkerhetsnivået, bør en rekke definisjoner og referanser ajourføres og bringes ytterligere i samsvar med internasjonale regler eller Unionens regler på området. I den forbindelse er det viktig ikke å endre det nåværende virkeområdet for direktiv 2009/45/EF. Særlig bør definisjonen av tradisjonelt skip bringes i bedre samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF⁽¹⁾, samtidig som de nåværende kriteriene for byggeår og materialtype beholdes. Definisjonen av lystfartøy bør bringes bedre i samsvar med Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS-konvensjonen av 1974).
- 8) Med tanke på forholdsmessighetsprinsippet har det vist seg vanskelig å tilpasse de gjeldende forskriftsmessige kravene som er utledet fra SOLAS-konvensjonen av 1974, til små passasjerfartøyer med en lengde på under 24 meter. Dessuten bygges små skip hovedsakelig av andre materialer enn stål. Et svært begrenset antall slike skip er derfor blitt sertifisert i henhold til direktiv 2009/45/EF. Siden det ikke finnes spesifikke betenkeligheter knyttet til sikkerhet, og siden ingen egnede standarder er fastsatt i direktiv 2009/45/EF, bør derfor skip under 24 meter unntas fra virkeområdet for nevnte direktiv og omfattes av særskilte sikkerhetsstandarder fastsatt av medlemsstatene, som er bedre egnet til å vurdere lokale fartsbegrensninger for disse skipene når det gjelder avstanden til kysten eller en havn, og værforhold. Ved fastsettelsen av slike standarder bør medlemsstatene ta hensyn til retningslinjer som skal offentliggjøres av Kommisjonen. I disse retningslinjene bør det tas hensyn til eventuelle internasjonale avtaler og IMO-konvensjoner, dersom det er hensiktsmessig, og det bør ikke innføres tilleggskrav som går lenger enn gjeldende internasjonale regler. Kommisjonen oppfordres til å vedta slike retningslinjer så snart som mulig.
- 9) For ytterligere å forenkle definisjonene av havområde fastsatt i direktiv 2009/45/EF, og for å lette byrden for medlemsstatene, bør overflødige eller uhenktsmessige kriterier fjernes. Samtidig som sikkerhetsnivået opprettholdes, bør definisjonen av havområder der skipene i klasse C og D kan gå, forenkles ved å fjerne kriteriet «der skipbrudne personer kan ilandsettes» og ved å fjerne «fra en nødhavn» med henblikk på å definere havområder. En bestemt kystlinjes egnethet som nødhavn er en dynamisk parameter som medlemsstatene bare kan vurdere i det enkelte tilfelle. Om nødvendig bør eventuelle driftsbegrensninger for et bestemt skip med hensyn til skipets avstand til en nødhavn angis i sikkerhetssertifikatet for passasjerskip.
- 10) På grunn av de særlige geografiske og værmessige forholdene i Hellas og det store antallet øyer som må ha regelmessige og hyppige forbindelser, både med fastlandet og mellom øyene, og på grunn av det store antallet mulige sjøverts forbindelser som dette innebærer, bør Hellas unntas fra kravet om å fastsette havområder. Hellas bør i stedet tillates å klassifisere passasjerskip ut fra hvilken konkrete sjøvei de trafikkerer, samtidig som de samme kriteriene for klassifisering av passasjerskip og samme sikkerhetsstandarder opprettholdes.
- 11) For å unngå utilsiktede negative konsekvenser av gjeldende bestemmelser, som angir at ombygde lasteskip ikke kan anses som nye passasjerskip, bør det presiseres at kravene som gjelder ombygging, får anvendelse ikke bare på eksisterende passasjerskip, men på alle skip.

(1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF (EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10).

- 12) Ettersom en havnestat i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF⁽¹⁾ kan inspisere et passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy som fører et annet flagg enn havnestatens, når de går i innenriksfart, er de særlige bestemmelsene i artikkel 5 nr. 3 i direktiv 2009/45/EF overflødige og bør utgå.
- 13) Med tanke på forskjellene i framgangsmåten mellom kravene i SOLAS-konvensjonen av 1974 om stabilitet i skadet tilstand og Unionens særlige krav om stabilitet i skadet tilstand for roro-passasjerskip i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/25/EF⁽²⁾, bør behovet for direktiv 2003/25/EF og dets merverdi vurderes på grunnlag av om disse kravene i SOLAS-konvensjonen av 1974 sikrer samme sikkerhetsnivå.
- 14) For å øke åpenheten og gjøre det lettere for medlemsstatene å melde om unntak, likeverdige erstatninger og ytterligere sikkerhetstiltak, bør Kommisjonen opprette en database og holde den oppdatert. Den bør inneholde både utkastene til og de vedtatte versjonene av de meldte tiltakene. De vedtatte tiltakene bør gjøres offentlig tilgjengelige.
- 15) På bakgrunn av endringene som traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) har medført, bør den myndighet som er gitt Kommisjonen til å gjennomføre direktiv 2009/45/EF, ajourføres i samsvar med dette. Gjennomføringsrettsakter bør vedtas i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽³⁾.
- 16) For å ta hensyn til utviklingen på internasjonalt plan og erfaringer som er gjort, og for å øke åpenheten, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen med henblikk på, om nødvendig, ikke å anvende endringer i internasjonale overenskomster ved anvendelsen av dette direktiv, og med henblikk på ajourføring av tekniske krav. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på sakkyndignivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter skal Europaparlamentet og Rådet motta alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige skal ha systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som arbeider med utarbeiding av delegerte rettsakter.
- 17) Ettersom de særskilte henvisningene i artikkel 14 til det pågående arbeidet i IMO er blitt foreldet, bør nevnte artikkel utgå. De generelle målene for de internasjonale tiltakene for å forbedre sikkerheten for passasjerskip og skape like konkurransevilkår er imidlertid fortsatt relevante, og bør tilstrebes i samsvar med traktatene. For dette formål bør medlemsstatene og Kommisjonen arbeide innenfor rammen av IMO for å revidere og å forbedre reglene i SOLAS-konvensjonen av 1974.
- 18) Det er viktig at eventuelle sanksjoner som fastsettes av medlemsstatene, gjennomføres korrekt og er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende.
- 19) På bakgrunn av Det europeiske sjø sikkerhetsbyråets (EMSA) fullstendige kontrollbesøk, bør Kommisjonen evaluere gjennomføringen av direktiv 2009/45/EF innen 21. desember 2026 og framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om dette. Medlemsstatene bør samarbeide med Kommisjonen for å innhente alle opplysninger som er nødvendige for vurderingen.
- 20) For ikke å legge en uforholdsmessig administrativ byrde på kystløse medlemsstater, som ikke har sjøhavner, og som ikke har fartøyer som fører deres flagg som omfattes av virkeområdet for dette direktiv, bør disse medlemsstatene kunne unntas fra bestemmelsene i dette direktiv. Dette innebærer at så lenge disse vilkårene er oppfylt, er de ikke forpliktet til å innarbeide dette direktiv.
- 21) Den menneskelige faktor er en grunnleggende del av skipets sikkerhet og prosedyrene på området. For å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå er det nødvendig å ta i betraktning sammenhengen mellom sikkerhet, leve- og arbeidsvilkår om bord og opplæring, herunder opplæring i forbindelse med grensekryssende rednings- og nødaksjoner i samsvar med internasjonale krav. Medlemsstatene og Kommisjonen bør derfor spille en aktiv rolle på internasjonalt plan for å overvåke og forbedre den sosiale dimensjonen for sjøfolk om bord på skip.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/25/EF av 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav for roro-passasjerskip (EUT L 123 av 17.5.2003, s. 22).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

- 22) For å lette gjennomføringsprosessen bør EMSA bistå Kommisjonen og medlemsstatene i samsvar med de relevante bestemmelsene i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁽¹⁾.
- 23) Direktiv 2009/45/EF bør derfor endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Endringer av direktiv 2009/45/EF

I direktiv 2009/45/EF gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav a) skal lyde:

«a) «internasjonale konvensjoner» følgende konvensjoner, med gjeldende protokoller og endringer:

- i) Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS-konvensjonen av 1974),
- ii) Den internasjonale konvensjon av 1966 om lastelinjer.»

b) skal bokstav b) lyde:

«b) «regelverket for intakt stabilitet» regelverket for intakt stabilitet for alle typer skip som omfattes av IMO-dokumenter, som er fastsatt av IMOs forsamling ved resolusjon A.749(18) av 4. november 1993, eller det internasjonale regelverket for intakt stabilitet av 2008, som er fastsatt ved IMO-resolusjon MSC.267(85) av 4. desember 2008, i gjeldende versjon,»

c) Bokstav g) ii) skal lyde:

«ii) deres største hastighet, som definert i regel 1.4.30 i regelverket for hurtiggående fartøyer av 1994 og regel 1.4.38 i regelverket for hurtiggående fartøyer av 2000, er mindre enn 20 knop,»

d) Bokstav m) skal lyde:

«m) «baughøyde» baughøyden definert i regel 39 i Den internasjonale konvensjon av 1966 om lastelinjer,»

e) I bokstav q) skal første ledd lyde:

«q) «havområde» et havområde eller en sjøvei som fastsatt i samsvar med artikkel 4,»

f) Bokstav r) skal lyde:

«r) «havneområde» et annet område enn et havområde fastsatt i henhold til artikkel 4, som definert av medlemsstaten som har jurisdiksjon over det, og som strekker seg til de ytterste havneanlegg som utgjør en integrert del av havnesystemet, eller til grenser som defineres av naturlige geografiske forhold som beskytter en elvemunning eller et lignende skjermet område,»

g) Bokstav s) utgår.

h) Bokstav u) skal lyde:

«u) «havnestat» en medlemsstat til eller fra hvis havn eller havner et skip eller fartøy som fører et annet flagg enn medlemsstatens flagg, går i innenriksfart,»

i) Bokstav v) skal lyde:

«v) «anerkjent organisasjon» en organisasjon som er anerkjent i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009(*),

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009 av 23. april 2009 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte fartøyer (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 11).

(1) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002 av 27. juni 2002 om opprettelse av et europeisk sjøsikkerhetsbyrå (EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1).

j) Bokstav y) skal lyde:

«y) «personer med nedsatt bevegelsesevne» personer som har særlige problemer med å bruke offentlig transport, herunder eldre, personer med funksjonshemninger, personer med nedsatte sensoriske evner og rullestolbrukere, gravide og personer i følge med små barn,»

k) Nye bokstaver skal lyde:

«z) «seilskip» et skip som drives fram ved hjelp av seil, selv om det er utstyrt med mekanisk framdrift til bruk som hjelpemotor og i nødssituasjoner,

za) «likeverdig materiale» en aluminiumslegering eller ethvert annet ikke-brennbart materiale som i seg selv eller på grunn av anvendt isolasjon opprettholder tilsvarende egenskaper som stål når det gjelder struktur og motstandsdyktighet ved utgangen av den fastsatte standard brannprøvingen det har vært utsatt for,

zb) «standard brannprøving» en prøving der prøvestykker av de aktuelle skott eller dekk i en prøvingsovn utsettes for temperaturer som omtrentlig svarer til standard tidstemperaturkurve i samsvar med prøvingsmetoden angitt i det internasjonale regelverket for brannprøvingsmetoder (2010) fastsatt ved IMO-resolusjon MSC.307(88) av 3. desember 2010, i gjeldende versjon,

zc) «tradisjonelt skip» alle typer historiske passasjerskip konstruert før 1965 og kopier av slike skip som er bygd hovedsakelig av opprinnelige materialer, herunder skip som er konstruert for å fremme tradisjonelle ferdigheter og sjømannskap, og som også tjener som levende kulturminner og drives i samsvar med tradisjonelle prinsipper for sjømannskap og teknikk,

zd) «lystfartøy» et fartøy som ikke benyttes i kommersiell trafikk, uavhengig av type framdriftsmiddel,

ze) «tenderfartøy» en båt som er om bord på skipet, og som brukes til å frakte mer enn tolv passasjerer mellom et stasjonært passasjerskip og land,

zf) «offshore-serviceskip» et skip som brukes til transport og innkvartering av bransjepersonell som ikke utfører arbeid om bord som er avgjørende for skipets drift,

zg) «offshore-servicefartøy» et fartøy som brukes til transport og innkvartering av bransjepersonell som ikke utfører arbeid om bord som er avgjørende for fartøyets drift,

zh) «større reparasjoner, endringer og ombygginger» enten

— enhver endring som vesentlig endrer et skips dimensjoner, for eksempel forlengelse ved å tilføye et nytt midtparti,

— enhver endring som vesentlig endrer et skips passasjerkapasitet, for eksempel bildekk ombygd til passasjerinnredning,

— enhver forandring som vesentlig øker et skips levetid, for eksempel renovering av passasjerinnredningen på et helt dekk,

— enhver ombygging av skip til passasjerskip.»

2) Artikkel 3 skal lyde:

«Artikkel 3

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på følgende passasjerskip og -fartøyer, uansett hvilket flagg de fører, når de går i innenriksfart:

a) Nye og eksisterende passasjerskip med lengde 24 meter eller mer.

b) Hurtiggående passasjerfartøyer.

I egenskap av havnestat skal hver medlemsstat sikre at passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøyer som fører flagget til en stat som ikke er medlemsstat, fullt ut oppfyller kravene i dette direktiv, før de kan gå i innenriksfart i vedkommende medlemsstat.

2. Dette direktiv får ikke anvendelse på

a) passasjerskip som er

i) krigs- og troppetransportskip,

ii) seilskip,

- iii) skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler,
 - iv) fartøyer som er bygd av annet materiale enn stål eller tilsvarende, og som ikke omfattes av standardene for hurtiggående fartøyer (resolusjon MSC.36(63) eller MSC.97 (73)) eller dynamisk støttede fartøyer (resolusjon A.373(X)),
 - v) treskip av primitiv konstruksjon,
 - vi) tradisjonelle skip,
 - vii) lystfartøyer,
 - viii) skip som går utelukkende i havneområder,
 - ix) offshore-serviceskip,
 - x) tenderfartøyer,
- b) hurtiggående passasjerfartøyer som er
- i) krigs- og troppe-transportfartøyer,
 - ii) lystfartøyer,
 - iii) fartøyer som går utelukkende i havneområder, eller
 - iv) offshore-servicefartøyer.

3. Med unntak av forpliktelsen fastsatt i annet ledd, kan medlemsstater som ikke har sjøhavner, og som ikke har passasjerskip eller -fartøyer som fører deres flagg som omfattes av virkeområdet for dette direktiv, unntas fra bestemmelsene i dette direktiv.

Medlemsstater som ønsker å benytte seg av dette unntaket, skal informere Kommisjonen senest 21. desember 2019 dersom vilkårene er oppfylt, og skal deretter underrette Kommisjonen hvert år om eventuelle senere endringer. Disse medlemsstatene kan ikke tillate at passasjerskip eller -fartøyer som omfattes av virkeområdet for dette direktiv, fører deres flagg før de har innarbeidet og gjennomført dette direktiv.»

3) Artikkel 4 skal lyde:

«Artikkel 4

Kategorisering av havområder og passasjerskipklasser

1. Havområder inndeles i følgende kategorier:

«Område A»	Havområde utenfor område B, C og D.
«Område B»	Havområde der de geografiske koordinatene ikke på noe sted er mer enn 20 nautiske mil fra kysten ved middels tidevannshøyde, men som ligger utenfor område C og D.
«Område C»	Havområde der de geografiske koordinatene ikke på noe sted er mer enn 5 nautiske mil fra kysten ved middels tidevannshøyde, men utenfor havområde D. Dessuten skal sannsynligheten for at den signifikante bølgehøyden overstiger 2,5 meter være mindre enn 10 % i en ettårsperiode ved helårsdrift, eller i en bestemt periode for sesongbestemt trafikk, som for eksempel sommerdrift.
«Område D»	Havområde der de geografiske koordinatene ikke på noe sted er mer enn 3 nautiske mil fra kysten ved middels tidevannshøyde. Dessuten skal sannsynligheten for at den signifikante bølgehøyden overstiger 1,5 meter være mindre enn 10 % i en ettårsperiode ved helårsdrift, eller i en bestemt periode for sesongbestemt trafikk, som for eksempel sommerdrift.

2. Hver medlemsstat skal
 - a) opprette og ved behov ajourføre en liste over havområder som er under dens jurisdiksjon,
 - b) fastsette den indre grensen for det havområdet som ligger nærmest dens kyst,
 - c) offentliggjøre listen i en offentlig database som er tilgjengelig på nettstedet til vedkommende sjøfartsmyndighet,
 - d) underrette Kommisjonen om hvor disse opplysningene kan finnes, og når listen endres.
3. Som unntak fra plikten til å opprette en liste over havområder kan Hellas opprette og ved behov ajourføre en liste over sjøveier som omfatter sjøveiene i Hellas ved å anvende tilsvarende kriterier for kategorier som fastsatt i nr. 1.
4. Passasjerskip inndeles i følgende klasser etter hvilket havområde de kan gå i:

«Klasse A»	Passasjerskip som går i innenriksfart i område A, B, C og D.
«Klasse B»	Passasjerskip som går i innenriksfart i område B, C og D.
«Klasse C»	Passasjerskip som går i innenriksfart i område C og D.
«Klasse D»	Passasjerskip som går i innenriksfart i område D.

5. For hurtiggående passasjerfartøyer skal kategoriene definert i kapittel 1 nr. 1.4.10 og 1.4.11 i regelverket for hurtiggående fartøyer av 1994 eller kapittel 1 nr. 1.4.12 og 1.4.13 i regelverket for hurtiggående fartøyer av 2000 anvendes.»

4) I artikkel 5 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 skal annet ledd lyde:

«I egenskap av havnestat skal hver medlemsstat anerkjenne sikkerhetssertifikater for hurtiggående fartøyer og fartstillatelser utstedt av en annen medlemsstat for hurtiggående passasjerfartøyer som går i innenriksfart, eller sikkerhetssertifikater for passasjerskip nevnt i artikkel 13 utstedt av en annen medlemsstat for passasjerskip i innenriksfart.»

b) Nr. 3 utgår.

c) Nr. 4 skal lyde:

«4. Skipsutstyr som oppfyller kravene som er fastsatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/90/EU(*), anses å være i samsvar med kravene i dette direktiv.

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/90/EU av 23. juli 2014 om skipsutstyr og om oppheving av rådsdirektiv 96/98/EF (EUT L 257 av 28.8.2014, s. 146).»

5) I artikkel 6 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav a) skal lyde:

«a) Konstruksjon og vedlikehold av skrog, hoved- og hjelpemaskineri og elektriske og automatiske anlegg skal overholde de standarder som er fastsatt for klassifisering etter reglene til en anerkjent organisasjon, eller likeverdige regler som anvendes av en administrasjon i samsvar med artikkel 11 nr. 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/15/EF(*).

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/15/EF av 23. april 2009 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte fartøyer, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 47).»

ii) Bokstav c) utgår.

b) I nr. 2 bokstav b) gjøres følgende endringer:

— Punkt ii) utgår.

— Punkt iii) skal lyde:

«iii) Uten hensyn til punkt i) er nye passasjerskip i klasse D unntatt fra kravene til minste baughøyde fastsatt i Den internasjonale konvensjon av 1966 om lastelinjer.»

c) I nr. 3 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav c) og d) skal lyde:

«c) Eksisterende passasjerskip i klasse C og D skal oppfylle de aktuelle særkravene i dette direktiv og, ved forhold som ikke omfattes av slike krav, reglene fastsatt av flaggstatens administrasjon. Slike regler skal gi et sikkerhetsnivå som tilsvarer det som er fastsatt i vedlegg I kapittel II-1 og II-2, idet det tas hensyn til de spesielle lokale driftsforholdene i de havområdene skipene i slike klasser kan gå i; før eksisterende passasjerskip i klasse C og D kan gå i innenriks rutefart i en havnestat, skal flaggstatens administrasjon innhente havnestatens samtykke når det gjelder slike regler.

d) Dersom en medlemsstat anser at regler som pålegges av havnestatens administrasjon i henhold til bokstav c), er urimelige, skal den umiddelbart underrette Kommisjonen om dette. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter med sin beslutning om hvorvidt disse reglene er rimelige. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 11 nr. 2.»

ii) Bokstav e) og f) utgår.

d) I nr. 4 gjøres følgende endringer:

i) I bokstav a) skal tredje strekpunkt lyde:

«— de fullt ut oppfyller kravene i sikkerhetsreglene for dynamisk støttede fartøyer (DSC-reglene) i IMO-resolusjon A.373(10), i gjeldende versjon.»

ii) Bokstav c) skal lyde:

«c) Bygging og vedlikehold av hurtiggående passasjerfartøyer og deres utstyr skal oppfylle en anerkjent organisasjons regler for klassifisering av hurtiggående fartøyer eller likeverdige regler som anvendes av en administrasjon i samsvar med artikkel 11 nr. 2 i direktiv 2009/15/EF.»

e) Nye numre skal lyde:

«5. Når det gjelder nye og eksisterende skip, skal større reparasjoner, endringer og ombygginger og utrustning i forbindelse med dette oppfylle kravene til nye skip fastsatt i nr. 2 bokstav a); endringer som gjøres på et skip, og som utelukkende er ment å bedre skipenes evne til å holde seg flytende, skal ikke anses som større endringer.

6. Skip bygd av et likeverdig materiale før 20. desember 2017 skal oppfylle kravene i dette direktiv innen 22. desember 2025.

7. Som unntak fra dette direktiv kan en medlemsstat med mer enn 60 passasjerskip bygd av aluminiumslegering som fører dens flagg per 20. desember 2017, unnta følgende passasjerskip fra bestemmelsene i dette direktiv for følgende perioder:

a) Passasjerskip i klasse B, C og D bygd av aluminiumslegering etter 20. desember 2017, for en periode på ti år etter nevnte dato, og

b) passasjerskip i klasse B, C og D bygd av aluminiumslegering før 20. desember 2017, for en periode på 12 år etter nevnte dato,

forutsatt at disse skipene utelukkende er i fart mellom havner i den medlemsstaten.

En medlemsstat som ønsker å benytte seg av dette unntaket, skal innen 21. desember 2019 underrette Kommisjonen om sin hensikt samt informere Kommisjonen om innholdet. Den skal også underrette Kommisjonen om eventuelle senere endringer. Kommisjonen skal underrette de andre medlemsstatene i samsvar med artikkel 9 nr. 4.»

6) I artikkel 7 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Roro-passasjerskip i klasse C som ble kjølsturket eller var på et tilsvarende byggetrinn 1. oktober 2004 eller senere, og alle roro-passasjerskip i klasse A og B, skal overholde artikkel 6, 8 og 9 i direktiv 2003/25/EF.»

b) Nr. 2 utgår.

7) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 3 utgår annet ledd.

b) Nr. 4 utgår.

8) I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. En medlemsstat kan etter framgangsmåten fastsatt i nr. 4 vedta tiltak som tillater løsninger som er likeverdige med visse krav i dette direktiv, forutsatt at slike likeverdige løsninger er minst like effektive som disse kravene.»

b) Nr. 4 skal lyde:

«4. En medlemsstat som benytter seg av rettighetene i nr. 1, 2 eller 3, skal følge framgangsmåten i annet til sjuende ledd i dette nummer.

Medlemsstaten skal underrette Kommissjonen om de tiltak den har til hensikt å treffe, og underretningen skal ledsages av de opplysninger som er nødvendige for å kunne bekrefte at sikkerhetsnivået fortsatt er forsvarlig.

Dersom Kommissjonen innen en periode på seks måneder fra underretningen vedtar gjennomføringsrettsakter med beslutning om at de foreslåtte tiltakene ikke er berettiget, skal vedkommende medlemsstat pålegges å endre eller unnlate å vedta de foreslåtte tiltakene. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 11 nr. 2.

De vedtatte tiltakene skal spesifiseres i relevant nasjonal lovgivning og skal meddeles Kommissjonen og de andre medlemsstatene.

Alle slike tiltak skal anvendes på alle passasjerskip i samme klasse eller fartøyer som drives på de samme spesifiserte vilkår, uten forskjellsbehandling med hensyn til flagg eller nasjonaliteten eller etableringsstedet til det driftsansvarlige selskapet.

Tiltakene nevnt i nr. 3 skal anvendes bare så lenge skipet eller fartøyet drives på de spesifiserte vilkårene.

Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om tiltakene nevnt i annet og fjerde ledd ved hjelp av en database som Kommissjonen skal opprette og holde oppdatert for dette formål, og som Kommissjonen og medlemsstatene skal ha tilgang til. Kommissjonen skal gjøre tiltakene som er truffet, tilgjengelige på et offentlig tilgjengelig nettsted.»

c) I nr. 5 skal bokstav c) lyde:

«c) Kommissjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter der dens beslutning om hvorvidt en medlemsstats beslutning om å innstille driften av et slikt skip eller fartøy eller kreve ytterligere tiltak er berettiget av årsaker som setter sikkerheten for liv og eiendom eller miljøet alvorlig i fare, inngår, og dersom innstillingen eller kravet om ytterligere tiltak ikke er berettiget, at vedkommende medlemsstat skal pålegges å trekke innstillingen eller tiltakene tilbake. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 11 nr. 2.»

9) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal bokstav d) lyde:

«d) de særskilte henvisningene til internasjonale konvensjoner og IMO-resolusjoner i artikkel 2 bokstav g), m), q) og zb), artikkel 3 nr. 2 bokstav a), artikkel 6 nr. 1 bokstav b) og artikkel 6 nr. 2 bokstav b).

b) I nr. 2

i) skal bokstav b) lyde:

«b) tilpasse de tekniske spesifikasjonene i endringene som er gjort i internasjonale konvensjoner for skip og fartøyer i klasse B, C og D, på bakgrunn av tidligere erfaringer.»

ii) Nye bokstaver skal lyde:

«c) forenkle og tydeliggjøre tekniske elementer på bakgrunn av erfaringer fra gjennomføringen.

d) ajourføre henvisningene til andre EU-dokumenter som får anvendelse på passasjerskip i innenriksfart.»

c) Nr. 3 og 4 skal lyde:

«3. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 10a for å vedta endringene av dette direktiv nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkel.

4. Under særlige omstendigheter, når det er behørig begrunnet ut fra en hensiktsmessig analyse utført av Kommisjonen, og for å unngå en alvorlig og uakseptabel trussel mot sjøsikkerheten, helse, leve- og arbeidsvilkår om bord eller havmiljøet, eller for å unngå uforenlighet med Unionens sjøfartsregelverk, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 10a for å endre dette direktiv med henblikk på ikke å anvende en endring av de internasjonale dokumentene nevnt i artikkel 2 i forbindelse med dette direktiv.

Slike delegerte rettsakter skal vedtas senest tre måneder før utløpet av fristen fastsatt internasjonalt for stilltiende godkjenning av endringen eller den planlagte datoen for ikrafttredelsen av nevnte endring. I perioden før ikrafttredelsen av en slik delegert rettsakt skal medlemsstatene avstå fra ethvert initiativ med sikte på å innarbeide endringer i nasjonal rett eller å anvende endringen av vedkommende internasjonale dokument.»

10) Ny artikkel skal lyde:

«*Artikkel 10a*

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 10 nr. 3 og 4 gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.

2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 10 nr. 3 og 4 gis Kommisjonen for et tidsrom på sju år fra 20. desember 2017. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av sjuårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 10 nr. 3 og 4 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet angitt i beslutningen opphører å gjelde. Beslutningen får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådspørre sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.

5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 10 nr. 3 eller 4 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.»

11) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(*) anvendelse.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).»

b) Nr. 3 utgår.

12) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Flaggstaten administrasjon skal foreta besiktelsene angitt i bokstav a), b) og c) på alle passasjerskip:

- a) en førstegangsbesiktelse før skipet tas i bruk,
- b) en periodisk besiktelse hver tolvte måned, og
- c) ytterligere besiktelser etter behov.»

b) Nr. 2 utgår.

13) I artikkel 13 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Alle nye og eksisterende passasjerskip som oppfyller kravene i dette direktiv, skal utstyres med et sikkerhetsattest for passasjerskip i samsvar med dette direktiv. Sertifikatet skal ha format som i mønsteret oppført i vedlegg II. Dette sertifikatet skal utstedes av flaggstaten administrasjon etter en førstegangsbesiktelse som angitt i artikkel 12 nr. 1 bokstav a).»

b) I nr. 3 skal tredje ledd lyde:

«Før den utsteder fartstillatelse for et hurtiggående passasjerfartøy i innenriksfart i en havnestat, skal flaggstaten administrasjon komme til enighet med havnestaten om eventuelle driftsvilkår for drift av fartøyet i staten. Eventuelle slike vilkår skal være angitt på fartstillatelsen av flaggstaten administrasjon.»

c) Nr. 4 skal lyde:

«4. Ytterligere sikkerhetstiltak, likeverdige løsninger og unntak som gis skip eller fartøyer i henhold til bestemmelsene i artikkel 9 nr. 1, 2 eller 3, skal angis på skipets eller fartøyets sertifikat.»

14) Artikkel 14 utgår.

15) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 16a

Evaluering

Kommisjonen skal evaluere gjennomføringen av dette direktiv og skal framlegge resultatene av evalueringen for Europaparlamentet og Rådet senest 22. desember 2026.»

16) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) I kapittel II-2 del A nr. 13.1 skal første ledd lyde:

«Til veiledning for skipets offiserer skal det på alle skip være permanent oppslått hovedinnretningstegninger som tydelig viser for hvert dekk kontrollstasjonene, de forskjellige brannsoner omgitt av skiller i klasse «A», soner omgitt av skiller i klasse «B» samt opplysninger om branneteksjons- og brannalarmsystemet, sprinklerinstallasjonene, brannsløkkingsutstyret, atkomstmidler til forskjellige rom, dekk osv., og ventilasjonssystemet, herunder nærmere detaljer om hvor viftekontrollinnretningene er plassert, plassering av spjeld og identifikasjonsnumre for ventilasjonsviftene som betjener hver sone. Alternativt kan ovennevnte opplysninger være oppført i et hefte som hver offiser skal ha fått et eksemplar av, og ett eksemplar skal til enhver tid finnes om bord på et tilgjengelig sted. Tegninger og hefter skal holdes à jour ved at enhver endring noteres på eller i dem så snart som mulig. Beskrivelsene på slike tegninger og hefter skal være på flaggstaten offisielle språk. Dersom språket er verken engelsk eller fransk, skal en oversettelse til et av disse språkene være tatt med. Dersom skipet går i innenriksfart i en annen medlemsstat, skal det være tatt med en oversettelse til vedkommende havnstats offisielle språk, dersom dette språket er verken engelsk eller fransk.»

b) I første ledd i fotnote 1 til tabellen i kapittel III nr. 2 skal innledningen lyde:

«Redningsfarkoster kan være livbåter eller redningsflåter eller en kombinasjon av disse, i samsvar med regel III/2.2. Dersom det kan rettferdiggjøres ut fra reisesenes beskyttede art og/eller de gunstige klimaforholdene i fartsområdet, idet det tas hensyn til anbefalingene i IMO MSC/Circ.1046, kan flaggstatens administrasjon godta, dersom dette ikke avvises av havnestaten:»

Artikkel 2

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal innen 21. desember 2019 vedta og kunngjøre de bestemmelsene som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 21. desember 2019.

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

2. Medlemsstatene skal sørge for at teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler, blir oversendt Kommissjonen.

Artikkel 3

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 15. november 2017.

For Europaparlamentet

A. TAJANI

President

For Rådet

M. MAASIKAS

President