



Brussel, 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EC inzake veiligheidsvoorschriften en –normen voor
passagiersschepen**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1 Motivering en doel van het voorstel

In de geest van het REFIT-programma van de Commissie voor een gezonde en resultaatgerichte regelgeving en onmiddellijk na de geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen¹, heeft de Commissie de geconstateerde mogelijkheden tot vereenvoudiging in concrete voorstellen vertaald.

Doel van deze herziening is het bestaande EU-regelgevingskader inzake de veiligheid van passagiersschepen te vereenvoudigen en te stroomlijnen om i) EU-regels te behouden waar nodig en evenredig, ii) de correcte toepassing daarvan te waarborgen en iii) overlappende verplichtingen en tegenstrijdigheden binnen de regelgeving weg te werken. In het algemeen wordt getracht een duidelijk, eenvoudig en hedendaags regelgevingskader te creëren dat gemakkelijker kan worden toegepast, gemonitord en gehandhaafd en op die manier het algemene veiligheidsniveau bevordert.

Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad² is aangenomen om een hoog veiligheidsniveau te bereiken en handelsbelemmeringen weg te werken door op het gepaste niveau geharmoniseerde veiligheidsnormen vast te stellen voor passagiersschepen en -vaartuigen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt. Richtlijn 2009/45/EG heeft ervoor gezorgd dat de bepalingen van het SOLAS-verdrag, met gedetailleerde eisen inzake de constructie van schepen, stabiliteit, brandbescherming en reddingsmiddelen, in de EU-regelgeving werden opgenomen en ook gelden voor binnenlandse reizen. Derhalve is ze van toepassing op schepen van staal en gelijkwaardige materialen en op hogesnelheidsvaartuigen. Voorts bevat de richtlijn specifieke eisen inzake publieke informatie en de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit of een handicap.

Richtlijn 2009/45/EG heeft in de hele EU voor een uniform hoog veiligheidsniveau gezorgd en de interne markt een boost gegeven. Anderzijds is uit de ervaring sinds de inwerkingtreding van de vorige richtlijn in 1998³ gebleken dat bij de tenuitvoerlegging een aantal vragen rijzen met betrekking tot de duidelijkheid en pertinentie van een aantal definities, het toepassingsgebied van de richtlijn en de procedures.

Bovendien zijn een aantal cruciale aspecten voor kleine schepen van minder dan 24 m niet geharmoniseerd, omdat de plaatselijke exploitatie-omstandigheden een grotere impact hebben voor die schepen. Bovendien biedt de richtlijn de lidstaten reeds de mogelijkheid nationale regels toe te passen wanneer zij van oordeel zijn dat de geharmoniseerde normen onpraktisch en/of onredelijk zijn voor kleine schepen. In dit verband is uit de geschiktheidscontrole gebleken dat de richtlijn op dit moment slechts van toepassing is op 70 van de 1950 kleine schepen, waarvan de belangrijkste veiligheidsaspecten reeds door de lidstaten zijn vastgesteld. Bijgevolg moeten die eisen opnieuw worden geëvalueerd.

¹ De resultaten van deze analyse zijn opgenomen in het verslag van 16 oktober 2015 aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2015) 508).

² Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

³ Richtlijn 98/18/EG is herschikt bij Richtlijn 2009/45/EG.

Uit de geschiktheidscontrole is ook gebleken dat verschillende lidstaten schepen uit aluminium certificeren op basis van deze richtlijn, terwijl enkele andere dat niet doen. De verschillen die hierdoor ontstaan, druisen in tegen de doelstelling om scheepvaartpassagiers die binnen de EU-lidstaten reizen een uniform en hoog veiligheidsniveau te waarborgen. De oorzaak hiervan is een verschillende interpretatie van het toepassingsgebied van de richtlijn in verband met de definitie van "gelijkwaardig materiaal" en de toepasselijkheid van de overeenkomstige veiligheidsnormen.

Derhalve wordt voorgesteld de veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen te vereenvoudigen zodat deze, overeenkomstig het REFIT-programma van de Commissie, gemakkelijker kunnen worden bijgewerkt, gemonitord en gehandhaafd. Om de rechtszekerheid en -duidelijkheid te verbeteren, stelt de Commissie ook voor een aantal achterhaalde, overbodige en onjuiste juridische verwijzingen te schrappen.

Het voorstel wijzigt de overeenkomstige definities en eisen van Richtlijn 2009/45/EG.

Het voorziet tevens in een aantal wijzigingen om Richtlijn 2009/45/EG in overeenstemming te brengen met het Verdrag van Lissabon inzake de bevoegdheden van de Commissie om gedelegeerde en uitvoeringshandelingen vast te stellen.

1.2 Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied

Het voorstel sluit volledig aan bij het vereenvoudigingsvoorstel tot wijziging van Richtlijn 98/41/EG van de Raad⁴ en het voorstel tot vervanging van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad⁵. Het komt bovendien volledig tegemoet aan de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole en het Witboek 2011 inzake de toekomst van het vervoer⁶, waarin werd gesteld dat het EU-regelgevingskader inzake de veiligheid van passagiersschepen moest worden gemoderniseerd.

1.3 Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie

Door ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving eenvoudig en duidelijk is, geen overbodige last creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen draagt het voorstel bij aan de agenda voor betere regelgeving van de Commissie. Het draagt eveneens bij aan de zeevervoersstrategie 2018⁷ door het waarborgen van hoogwaardige geregelde veerbootdiensten voor passagiers binnen de EU.

⁴ Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

⁵ Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

⁶ Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM/2011/0144).

⁷ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 0008).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

2.1 Rechtsgrondslag

Aangezien het voorstel de bestaande richtlijn vervangt, blijft de rechtsgrondslag artikel 100, lid 2, VWEU (voormalig artikel 80, lid 2, VEG), op grond waarvan de EU maatregelen op het gebied van de zeevaart kan vaststellen.

2.2 Subsidiariteit

Richtlijn 2009/45/EG bouwt grotendeels voort op de bestaande internationale eisen en was een antwoord op een aantal scheepvaartongevallen met dodelijke slachtoffers. Middels internationale veiligheidsregels, zoals het SOLAS-verdrag, zijn er weliswaar gemeenschappelijke veiligheidsnormen vastgesteld voor internationale reizen, maar die gelden niet voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt.

Het voorstel waarborgt dat het bij Richtlijn 2009/45/EG vastgestelde gemeenschappelijk veiligheidsniveau voor schepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt, wordt gehandhaafd, een doelstelling die niet haalbaar is met unilaterale maatregelen van de lidstaten. Tegelijk bevestigt het voorstel de behoefte aan en meerwaarde van verschillende normen wanneer plaatselijke omstandigheden dat vereisen.

In het licht van de interne-markt doelstellingen en de vrijheid om in de lidstaten zeevervoerdiensten aan te bieden waarborgt het voorstel ook dat Richtlijn 2009/45/EG de overdracht van schepen tussen nationale registers blijft faciliteren en dat er gelijke concurrentievoorwaarden voor binnenlandse reizen blijven bestaan, zonder afbreuk te doen aan het veiligheidsniveau.

2.3 Evenredigheid

Zoals blijkt uit de ongevallenstatistieken is dankzij de bestaande regelgeving voor passagiers een hoog veiligheidsniveau bereikt. De regelgevingskosten in verband met de EU-veiligheidsnormen zijn niet buitensporig hoog in vergelijking met de nationale normen die men anders had moeten vaststellen. Het geraamde verschil in regelgevingskosten vertegenwoordigt slechts een kleine fractie van de totale bouw-, werkings- en onderhoudskosten.

Naast de verduidelijking van een aantal definities beoogt dit vereenvoudigingsinitiatief onder meer de schrapping van een aantal overbodige eisen, zonder afbreuk te doen aan het hoge veiligheidsniveau. Daardoor worden schepen van minder dan 24 m uit het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG geschrapt. Aangezien kleine schepen hoofdzakelijk gebouwd zijn uit andere materialen dan staal, valt de overgrote meerderheid van deze vloot momenteel niet onder de geharmoniseerde EU-veiligheidsnormen (96 %). Dit betekent dat de meeste vaartuigen van minder dan 24 m reeds op basis van nationale wetgeving zijn gecertificeerd.

Voorts heeft de veelheid aan diensten waarvoor deze schepen zijn gebouwd (bv. dag- of nachtreizen, toeristische dagtrips, havens met specifieke beperkingen of infrastructuur) geleid tot een zeer breed assortiment van modellen en technische oplossingen. Het is dan ook een bijzonder grote uitdaging om een gemeenschappelijke reeks gedetailleerde regels voor kleine schepen op te stellen die afgestemd zijn op deze diversiteit aan diensten.

De huidige regelgevingsaanpak van Richtlijn 2009/45/EG, bindende normen die hoofdzakelijk gericht zijn op stalen (of aluminium) schepen, is voor die schepen dan ook herzien. Bovendien blijkt uit de geregistreerde ongevallen met kleine schepen die buiten het toepassingsgebied van de EU-normen vallen niet dat er specifieke veiligheidsproblemen zijn

(vijf doden in de afgelopen vier jaar, telkens arbeidsongevallen). Bovendien worden kleine schepen, in tegenstelling tot grotere schepen, meestal binnen dezelfde lidstaat gebruikt tot het einde van hun operationele levensduur; kleine schepen worden zelden overgedragen tussen lidstaten.

2.4 Keuze van het instrument

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, blijft een richtlijn het meest geschikte instrument om de hierboven geschetste doelstellingen te bereiken. Bij de richtlijn worden gemeenschappelijke beginselen en een geharmoniseerd veiligheidsniveau vastgesteld en wordt de handhaving van de regels vastgesteld, maar blijven de individuele lidstaten verantwoordelijk voor de praktische en technische procedures die moeten worden toegepast.

Een voorstel tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG kwam als beste oplossing uit de bus. Het alternatief om een nieuwe richtlijn voor te stellen werd afgewezen vanwege het bescheiden aantal duidelijk definieerbare wijzigingen ten opzichte van de huidige richtlijn.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

3.1 Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving

Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat de belangrijkste doelstellingen van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van schepen op het gebied van passagiersveiligheid en de interne markt doorgaans zijn bereikt en relevant blijven. De EU-regelgeving voor de veiligheid van passagiersschepen heeft binnen de Unie gezorgd voor een gemeenschappelijk veiligheidsniveau voor passagiersschepen, gelijke concurrentievoorwaarden voor exploitanten en een toename van de scheepsoverdrachten tussen de lidstaten. De geschiktheidscontrole heeft ook aan het licht gebracht dat er nog ruimte is om het veiligheidsniveau, de efficiency en de evenredigheid van een aantal regelgevende eisen te verbeteren. Op verschillende gebieden werden aanbevelingen geformuleerd om een aantal dubbelzinnige, achterhaalde of overlappende eisen te vereenvoudigen, te verduidelijken en in te trekken:

- (a) Schepen van minder dan 24 m uitsluiten van het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG en de wenselijkheid van richtsnoeren of normen overwegen voor kleine schepen en schepen die niet uit staal of een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, op basis van functionele eisen en als onderdeel van een doelgericht standaardkader.
- (b) Het toepassingsgebied van de richtlijn verduidelijken:
 - specificeren dat aluminium voor de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG gelijkwaardig is aan staal en de eisen inzake brandwerendheid verduidelijken (bv. afbakenen van de ruimtes die extra moeten worden beschermd tegen brand);
 - verduidelijken dat Richtlijn 2009/45/EG niet van toepassing is op off-shoredienstvaartuigen voor windturbineparken;
 - verduidelijken dat traditionele schepen buiten het toepassingsgebied van de richtlijn vallen.
- (c) Verduidelijken en vereenvoudigen van de definities van zeegebieden in Richtlijn 2009/45/EG en tegelijk:
 - schrappen van het criterium "waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan" en

- schrappen van het begrip "toevluchtsoord".

3.2 Raadplegingen van belanghebbenden

Gezien de technische aard van de voorstellen is er geopteerd voor een gerichte raadpleging. De nationale deskundigen werden geraadpleegd in het kader van de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen. De lidstaten, de sector en passagiersverenigingen werden uitgenodigd voor een workshop. De geplande maatregelen werden bij verschillende gelegenheden voorgesteld. Op basis van de routekaart op de Europese website⁸ konden belanghebbenden bovendien via een onlineformulier feedback geven.

De samenvatting van de raadpleging en de volledige antwoorden op de tijdens het raadplegingsproces geformuleerde opmerkingen staan in het werkdocument bij dit voorstel. De voorgestelde vereenvoudigingen dragen de goedkeuring weg van een grote meerderheid van de nationale deskundigen, hoewel er opmerkingen werden geformuleerd over de exacte formulering van sommige voorstellen. Alle suggesties zijn zorgvuldig bekeken en de voorstellen zijn waar nodig bijgesteld. Voorts hebben een aantal deskundigen vragen gesteld over praktische en technische uitvoeringsaspecten. Die zijn beantwoord in het werkdocument bij het voorstel en opgenomen in het uitvoeringsplan.

De belanghebbenden uit de sector hebben erop aangedrongen de fundamentele beginselen van het huidige regelgevingskader te behouden (en gewezen op de kosten van een aanpassing van aluminiumschepen in bepaalde lidstaten), terwijl passagiersverenigingen aandrongen op meer veiligheid en waarschuwden voor de verwatering daarvan. Derhalve waarborgt het voorstel dat het huidige veiligheidsniveau en wordt behouden en, voor zover mogelijk in een vereenvoudigingscontext, verbeterd (bv. door te verduidelijken dat aluminiumschepen moeten worden gebouwd overeenkomstig de veiligheidsnormen van de richtlijn).

3.3 Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Deze herziening gebeurt in de eerste plaats op basis van de tijdens de geschiktheidscontrole verzamelde gegevens die zijn vermeld in het werkdocument van de Commissie: "Een andere koers: Geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen", aangenomen op 16 oktober 2015⁹.

Naast de gegevens en raadpleging in het kader van de geschiktheidscontrole, is voor deze vereenvoudiging een beroep gedaan op technische en juridische deskundigen voor de exacte formulering van de technische definities en om tot duidelijke en heldere wetgeving te komen. Deze deskundigheid is intern bijeengebracht in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen. Hierover is gerapporteerd in het werkdocument bij dit voorstel.

3.4 Effectbeoordeling

Dit voorstel is een direct gevolg van de geschiktheidscontrole, waaruit was gebleken dat er ruimte was voor vereenvoudigingen en waarin de concrete mogelijkheden nauwkeurig in kaart werden gebracht. Zoals in de routekaart aangegeven, verwacht men dat de voorgestelde maatregelen geen grote impact zullen hebben (behalve niet-meetbare gevolgen zoals rechtszekerheid, duidelijkheid of eenvoud) en werden er geen materiële verschillen tussen de

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_nl.htm.

⁹ SWD(2015) 197.

verschillende opties geconstateerd. Overeenkomstig de richtsnoeren van de Commissie voor betere regelgeving is er geen volwaardige effectbeoordeling uitgevoerd.

Niettemin gaat dit vereenvoudigingsvoorstel vergezeld van een werkdocument van de Commissie, waarin de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole worden herhaald en de voorgestelde oplossingen zowel vanuit technisch als juridisch oogpunt worden gemotiveerd. In dat werkdocument staan ook een samenvatting van de resultaten van de raadpleging van de belanghebbenden ter voorbereiding van dit initiatief en feedback bij deze exercitie. Ten slotte is er ook een uitvoeringsplan toegevoegd.

3.5 Gezonde regelgeving en vereenvoudiging

De voorgestelde vereenvoudigingen zorgen in de eerste plaats voor niet-meetbare effecten zoals juridische duidelijkheid, rechtszekerheid en eenvoud dankzij de verduidelijking van het toepassingsgebied van de richtlijn en een eenvoudiger definitie van zeegebieden.

Voor schepen van meer dan 24 meter die voor de inwerkingtreding van de verordening uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, moet een termijn worden vastgesteld waarbinnen deze in overeenstemming moeten worden gebracht met de in de richtlijn vastgestelde eisen. Een voldoende lange overgangperiode moet die aanpassing zo soepel mogelijk laten verlopen. Met betrekking tot de zeegebieden worden in het voorstel in de eerste plaats overbodige of achterhaalde criteria geschrapt en is de impact op de afbakening van de zeegebieden voor de lidstaten minimaal.

Het voorstel komt de juridische duidelijkheid ten goede door de schrapping van verwijzingen die achterhaald, fout of niet consequent zijn.

3.6 Grondrechten

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

5.1 Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en verslaglegging

Het voorstel gaat vergezeld van een uitvoeringsplan met een opsomming van de stappen die moeten worden genomen om de vereenvoudigingsmaatregelen uit te voeren en van de belangrijkste technische en juridische knelpunten en termijnen.

Er zijn passende regelingen getroffen voor de monitoring en verslaglegging, zonder evenwel nieuwe rapportage- of administratieve verplichtingen op te leggen. De belangrijkste informatie inzake de vloot, ongevallen en de naleving van de regelgeving wordt verzameld in samenwerking met het EMSA, de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen en via de databank van het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (EMCIP). Aangezien de termijn voor de volledige cyclus van de geplande EMSA-uitvoeringsinspecties op vijf jaar wordt geraamd, moet de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen om de zeven jaar worden geëvalueerd.

5.2 Toelichtende stukken

Toelichtende stukken zijn niet vereist aangezien de voorgestelde vereenvoudigingen niet complex, noch van fundamentele aard zijn.

5.3 Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel

Definities en toepassingsgebied

Artikel 2 wordt gewijzigd teneinde een aantal achterhaalde, niet consequente of foutieve referenties te schrappen, met name in verband met de "Intact stability code" (ontbrekende referentie toegevoegd), de code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen (referentie gecorrigeerd), de boeghoogte (overbodig deel geschrapt), havengebied (afgestemd op de definitie van zeegebied), toevluchtsoord (geschrapt wegens overbodig na de vereenvoudiging van de definities van zeegebied), havenstaat (vervangt de staat van ontvangst overeenkomstig Richtlijn 1999/35/EG) en erkende organisatie (referentie geactualiseerd).

Artikel 2 wordt ook aangevuld met nieuwe definities van "traditioneel schip" (verplaatst van artikel 3 en aangepast in het licht van de definitie van het begrip "traditioneel schip" in Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁰), zeilschip (nieuwe definitie), plezierjacht en -vaartuig (verplaatst van artikel 3 en in overeenstemming gebracht met het SOLAS-verdrag), tender (nieuwe definitie), en gelijkwaardig materiaal (verplaatst vanuit bijlage 1 en gewijzigd om te verduidelijken dat schepen die uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, overeenkomstig deze richtlijn moeten worden gecertificeerd).

Artikel 3 is gewijzigd om schepen van minder dan 24 meter uit te sluiten uit het toepassingsgebied van de richtlijn, de foutieve referentie naar "passagier" te schrappen uit de hoofding van de punten a) en b) en te verduidelijken dat de richtlijn niet van toepassing is op zeilschepen, tenders en schepen als bedoeld in de SPS-code (bv. schepen voor offshore bevoorrading).

Klassen van passagiersschepen en tenuitvoerlegging

Artikel 4 wordt gewijzigd om de definities van zeegebieden van klasse C en D te vereenvoudigen (schrapping van de criteria "waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan" en "afstand tot een toevluchtsoord") en te preciseren dat een zeegebied door een lidstaat op dusdanige wijze moet worden afgebakend dat de binnengrens van de zeegebieden van klasse D duidelijk zijn gedefinieerd.

Artikel 5 wordt gewijzigd om de referentie naar de staat van ontvangst te actualiseren (vervangen door havenstaat) en de verwijzingen naar Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad¹¹ en Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad¹² bij te werken.

¹⁰ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

¹¹ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

¹² Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Richtlijn 96/98/EG van de Raad (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146).

Veiligheidseisen

In artikel 6 wordt het volgende gewijzigd: aanpassing van de verwijzing naar Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³, schrappen van het repetitieve punt c), vervangen van "staat van ontvangst" door het begrip havenstaat, verduidelijken dat de verbouwingseisen gelden voor alle schepen (die tot passagiersschip worden omgebouwd) en niet alleen voor bestaande schepen (door punt e) om te vormen tot een nieuw lid 5), schrappen van het overbodige deel van de verwijzing naar de DSC-code in de vierde alinea van lid 4, onder a), schrappen van het achterhaalde punt f) en toevoegen van een nieuwe datum voor de toepassing op schepen die vóór de inwerking van de richtlijn uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd.

In de artikelen 7 en 8 worden een aantal achterhaalde bepalingen geschrapt.

Aanvullende veiligheidseisen, gelijkwaardige eisen, vrijstellingen en vrijwaringsmaatregelen

In artikel 9, lid 2, wordt de foutieve verwijzing naar bijlage I geschrapt en wordt de aanmelding van maatregelen waarin dat artikel voorziet, vergemakkelijkt middels een daartoe opgerichte databank.

Comité en wijzigingsprocedure

De artikelen 10 en 11 worden in overeenstemming gebracht met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op het gebied van de bevoegdheden van de Commissie om gedelegeerde en uitvoeringshandelingen vast te stellen. Artikel 10 bis is om dezelfde reden toegevoegd (uitoefening van gedelegeerde bevoegdheid).

Certificaten

Artikel 13 wordt aangepast om te verduidelijken dat alleen voor schepen die aan deze richtlijn voldoen een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen wordt afgegeven en dat in dat certificaat alle maatregelen moeten worden opgenomen waarin artikel 9 voorziet, d.w.z. niet alleen de verleende vrijstellingen.

Internationale dimensie

Artikel 14 wordt op het gebied van externe vertegenwoordiging in overeenstemming gebracht met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Evaluatie

De evaluatieverplichtingen zijn omschreven in een nieuw artikel 16 bis.

¹³ Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 47).

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EC inzake veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁵,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een betere toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ is nodig om een hoog veiligheidsniveau te handhaven door middel van de gemeenschappelijke veiligheidseisen waarin de richtlijn voorziet en om gelijke mededingingsvoorwaarden in stand te houden. Richtlijn 2009/45/EG moet uitsluitend van toepassing zijn op de passagiersschepen en -vaartuigen waarvoor die veiligheidsnormen zijn ontwikkeld. Een aantal specifieke types schepen, zoals tenders, zeilschepen of schepen voor het vervoer van geschoold personeel voor de exploitatie van een schip of offshore-installaties, moeten derhalve van haar toepassingsgebied worden uitgesloten.
- (2) Uit het programma voor gezonde regelgeving (REFIT)¹⁷ is gebleken dat op dit moment niet alle lidstaten aluminiumschepen op grond van Richtlijn 2009/45/EG certificeren. Hierdoor ontstaan verschillen die strijdig zijn met de doelstelling om een gelijk en hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor alle binnenlandse scheepvaartpassagiers in de Unie. Om te vermijden dat de richtlijn op uiteenlopende wijze wordt toegepast door verschillende interpretaties van het toepassingsgebied in verband met de definitie van aluminium als gelijkwaardig materiaal en de toepasbaarheid van de overeenkomstige veiligheidsnormen, moet de definitie van het begrip "gelijkwaardig materiaal" worden verduidelijkt.
- (3) Om de juridische samenhang en duidelijkheid te verbeteren, moeten een aantal definities en verwijzingen worden bijgewerkt en in overeenstemming worden gebracht

¹⁴ PB C van , blz. .

¹⁵ PB C van , blz. .

¹⁶ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

¹⁷ COM(2015) 508.

met de internationale of EU-regelgeving. Daarbij is het essentieel dat niet wordt geraakt aan het huidige toepassingsgebied en veiligheidsniveau van Richtlijn 2009/45/EG. Met name de definitie van traditionele schepen moet beter worden afgestemd op Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁸, zonder afbreuk te doen aan de huidige criteria inzake bouwjaar en materiaaltipe. De definitie van de begrippen "plezierjacht" en "pleziervaartuig" moet beter worden afgestemd op het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag).

- (4) In het licht van het evenredigheidsbeginsel is gebleken dat de huidige bindende eisen op basis van het SOLAS-verdrag moeilijk aanpasbaar zijn voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter. Bovendien worden kleine schepen meestal niet uit staal vervaardigd en is slechts een zeer klein aantal van die schepen gecertificeerd op grond van Richtlijn 2009/45/EG. Bij gebrek aan specifieke veiligheidsproblemen en passende normen in de richtlijn moeten schepen met een lengte van minder dan 24 meter derhalve worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn en worden onderworpen aan specifieke veiligheidsnormen die worden vastgesteld door de lidstaten, die het best geplaatst zijn om te oordelen of voor die schepen vaarbepalingen in termen van afstand tot de kust of havens en weersomstandigheden moeten worden opgelegd.
- (5) Om de definitie van zeegebied in Richtlijn 2009/45/EG verder te vereenvoudigen en de hinder voor de lidstaten zoveel mogelijk te beperken, moeten overbodige of onaangepaste criteria worden geschrapt. Zonder afbreuk te doen aan het veiligheidsniveau moet de definitie van zeegebied waarbinnen schepen van klasse C en D mogen varen worden vereenvoudigd door het criterium "waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan" en "de afstand tot het toevluchtsoord" uit de definitie van die gebieden te schrappen. De geschiktheid van een kustlijn als toevluchtsoord is een dynamische parameter die geval per geval moet worden beoordeeld door de lidstaten; eventuele exploitatiebeperkingen voor bepaalde schepen in verband met de afstand tot een toevluchtsoord moeten in het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen worden opgenomen.
- (6) Om een einde te maken aan de ongewenste effecten van de huidige richtlijn, waarbij omgebouwde vrachtschepen soms niet als passagiersschepen worden beschouwd, moet worden verduidelijkt dat de eisen in geval van ombouw voor alle schepen gelden en niet alleen voor bestaande passagiersschepen.
- (7) De Commissie dient een databank op te richten en te onderhouden om de transparantie te verhogen en de aanmelding van vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen door de lidstaten te faciliteren. In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden opgenomen.
- (8) In het licht van de bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ingevoerde wijzigingen, moeten de aan de Commissie voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/45/EG verleende bevoegdheden worden bijgewerkt. Er moeten

¹⁸ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

uitvoeringsmaatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹.

- (9) Om rekening te houden met de ontwikkelingen en ervaringen op internationaal niveau en de transparantie te bevorderen, moet aan de Commissie overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de bevoegdheid worden verleend om, indien nodig, wijzigingen van internationale instrumenten uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn, de technische eisen bij te werken en de voorwaarden vast te stellen voor het gebruik van de door de Commissie bijgehouden databank van vrijstellingen en overeenkomstig deze richtlijn ingediende afwijkingsverzoeken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Om een gelijke betrokkenheid bij de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die de gedelegeerde handelingen voorbereiden.
- (10) Om gelijke mededingingsvoorwaarden te creëren voor passagiersschepen die reizen van en naar EU-havens uitvoeren, ongeacht de aard van de reis waarvoor ze worden gebruikt, moeten de acties van de Unie ter bespoediging van de lopende IMO-werkzaamheden tot herziening van het SOLAS-verdrag in overeenstemming worden gebracht met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
- (11) In het licht van de volledige monitoringcyclus van inspecties door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid moet de Commissie de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/45/EG uiterlijk [zeven jaar na de datum als bedoeld in de tweede alinea van artikel 2, lid 1)] evalueren en hierover verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten samenwerken met de Commissie om alle voor die evaluatie vereiste informatie te verzamelen.
- (12) Richtlijn 2009/45/EG moet bijgevolg dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2009/45/EG

Richtlijn 2009/45/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) punt a) wordt vervangen door:
- "a) "Internationale verdragen": de actuele versies van de volgende verdragen en de wijzigingen daarvan:
- i) het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (het SOLAS-verdrag van 1974); en

¹⁹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- ii) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966";
 - (b) punt b) wordt vervangen door:
 - "b) "Intact Stability Code": de "Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle onder de IMO-instrumenten vallende scheepstypen", als vervat in Resolutie A.749(18) van de algemene vergadering van de IMO van 4 november 1993, of de "Internationale Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand, 2008", als vervat in IMO-Resolutie MSC.267(85) van 4 december 2008, als van kracht;";
 - (c) punt g), ii), wordt vervangen door:
 - "ii) hun maximumsnelheid als gedefinieerd in voorschrift 1.4.30 van de High Speed Craft Code van 1994 en voorschrift 1.4.1938 van de High Speed Craft code van 2000, bedraagt minder dan 20 knopen;";
 - (d) punt m) wordt vervangen door:
 - "m) "boeghoogte": de boeghoogte als gedefinieerd in voorschrift 39 van het Internationaal Verdrag inzake de uitwatering van schepen van 1966;";
 - (e) punt r) wordt vervangen door:
 - "r) "havengebied": een gebied als omschreven door de lidstaten, dat op grond van artikel 4, lid 2, niet als zeegebied is aangeduid en zich uitstrekt tot aan de buitenste permanente havenwerken die een integrerend deel vormen van de haven, of tot aan de grenzen die zijn bepaald door natuurlijke geografische elementen die een estuarium of een soortgelijk beschermd gebied beschutten;";
 - (f) punt s) wordt geschrapt;
 - (g) punt u) wordt vervangen door:
 - "u) "havenstaat": de lidstaat waar zich de haven(s) bevinden die fungeren als bestemming of vertrekpunt van binnenlandse reizen met een schip of vaartuig dat onder een andere vlag dan die van die lidstaat vaart;";
 - (h) punt v) wordt vervangen door:
 - "v) "erkende organisatie": een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad erkende organisatie*;
-
- * Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11).":
- (i) punt y) wordt vervangen door:
 - "y) "personen met verminderde mobiliteit": personen voor wie het gebruik van het openbaar vervoer bijzondere moeilijkheden meebrengt, met inbegrip van ouderen, gehandicapten, personen met zintuiglijke gebreken, rolstoelgebruikers, zwangere vrouwen, en personen die kleine kinderen begeleiden;";
 - (j) de volgende punten worden toegevoegd:

- "z) "zeilschip": een schip dat hoofdzakelijk door zeilen wordt voortgestuwd, zelfs indien het over een mechanische nood- of hulpkrachtbron beschikt;
- za) "gelijkwaardig materiaal": aluminiumlegering of elk ander niet-brandbaar materiaal waarvan de brandwerendheid, dankzij de aanwezige isolatie, tot aan het einde van de van toepassing zijnde standaardbrandproef gelijkwaardig is aan die van staal;
- zb) "standaardbrandproef": een proef waarbij gedeelten van de betrokken schotten of dekken in een proefoven worden blootgesteld aan temperaturen die ongeveer overeenkomen met de standaard tijdtemperatuurkromme overeenkomstig de testmethode die gespecificeerd is in de International Code for Application of Fire Test Procedures, vervat in de meest recente versie van IMO-resolutie MSC.307(88) van 3 december 2010;
- zc) "traditioneel schip": elk type historisch passagiersschip dat voor 1965 is ontworpen, alsmede replica's daarvan, die hoofdzakelijk uit de originele materialen zijn vervaardigd, waaronder schepen die zijn ontworpen ter ondersteuning en promotie van traditionele ambachten en zeemanschap, die samen fungeren als levend cultureel erfgoed en worden geëxploiteerd overeenkomstig de traditionele zeemanstechnieken en -beginselen;
- zd) "plezierjacht/-vaartuig": een vaartuig dat geen vracht en maximum 12 passagiers vervoert en niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt, ongeacht de voortstuwingsmiddelen;
- ze) "tender": een door een schip vervoerde boot die wordt gebruikt voor de overbrenging van meer dan 12 passagiers tussen een schip dat voor anker ligt en de kust;
- zf) "ingrijpende reparaties, aanpassingen en wijzigingen": een van de volgende ingrepen:
 - elke wijziging waardoor de afmetingen van een schip substantieel worden gewijzigd, bv. verlenging door de toevoeging van een extra middenstuk,
 - elke wijziging waardoor de passagierscapaciteit van een schip aanzienlijk wordt gewijzigd, bv. ombouw van een voertuigdek tot passagiersaccommodatie,
 - elke wijziging die de levensduur van een schip aanzienlijk verlengt, bv. vernieuwing van de passagiersaccommodatie op een volledig dek,
 - elke ombouw van een willekeurig type schip tot passagiersschip.";

(2) Artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3
Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op de volgende passagiersschepen en -vaartuigen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, wanneer ze voor binnenlandse reizen gebruikt worden:

- (a) nieuwe en bestaande passagiersschepen van ten minste 24 m lang,

(b) hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

Iedere lidstaat moet er, in zijn hoedanigheid van havenstaat, voor zorgen dat passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die onder de vlag varen van een staat die geen lidstaat is, volledig aan de eisen van deze richtlijn voldoen voordat zij mogen worden gebruikt voor binnenlandse reizen in die lidstaat.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op

(a) de volgende schepen:

- i) oorlogsschepen en troepentransportschepen;
- ii) zeilschepen en schepen zonder mechanische voortstuwingsmiddelen;
- iii) uit ander materiaal dan staal of gelijkwaardig materiaal vervaardigde vaartuigen die niet onder de normen voor hogesnelheidsvaartuigen (Resolutie MSC 36 (63) of MSC.97 (73)) of dynamisch ondersteunde vaartuigen (Resolutie A.373 (X)) vallen;
- iv) houten schepen van primitieve bouw;
- v) traditionele schepen;
- vi) plezierjachten;
- vii) schepen die uitsluitend in havengebieden worden gebruikt;
- viii) schepen als bedoeld in voorschrift 1.2.3 van hoofdstuk 1 van de Code of Safety for Special Purpose Ships, de meest recente versie van IMO-resolutie MSC.266(84) van 13 mei 2008; of
- ix) tenders;

(b) hogesnelheidsvaartuigen zijnde:

- i) vaartuigen voor oorlogsdoeleinden en troepentransport;
- ii) pleziervaartuigen;
- iii) vaartuigen die uitsluitend in havengebieden worden gebruikt; of
- iv) vaartuigen als bedoeld in voorschrift 1.2.3 van hoofdstuk 1 van de Code of Safety for Special Purpose Ships, de meest recente versie van IMO-resolutie MSC.266(84) van 13 mei 2008.";

(3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

"1. Passagiersschepen worden, naar gelang van het zeegebied waarin zij varen, ingedeeld in de volgende klassen:

"Klasse A"	passagiersschip dat gebruikt wordt voor andere binnenlandse reizen dan die welke door schepen van de klassen B, C en D worden gemaakt.
"Klasse B"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen tijdens welke het nooit meer dan 20 mijl van de kustlijn verwijderd is, gerekend bij een gemiddelde

	getijhoogte.
"Klasse C"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in zeegebieden waarin de kans op een significante golfhoogte van meer dan 2,5 m kleiner is dan 10 % in een periode van een jaar, wanneer het schip het gehele jaar door in de vaart is, of in een bepaalde periode van het jaar, wanneer het schip uitsluitend in die periode in de vaart is (bv. de zomerperiode), tijdens welke het nooit meer dan 5 mijl van de kustlijn verwijderd is, gerekend bij een gemiddelde getijhoogte.
"Klasse D"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in zeegebieden waarin de kans op een significante golfhoogte van meer dan 1,5 m kleiner is dan 10 % in een periode van een jaar, wanneer het schip het gehele jaar door in de vaart is, of in een bepaalde periode van het jaar, wanneer het schip uitsluitend in die periode in de vaart is (bv. de zomerperiode), tijdens welke het nooit meer dan 3 mijl van de kustlijn verwijderd is, gerekend bij een gemiddelde getijhoogte.

”;

(b) in lid 2 wordt punt a) vervangen door:

"a) wordt een lijst van de zeegebieden onder zijn jurisdictie opgesteld en, indien nodig, bijgewerkt, waarbij hij, aan de hand van de in lid 1 gegeven criteria voor de indeling in klassen, de binnengrenzen afbakt van het zeegebied waarin schepen van klasse D mogen varen en de vaargebieden aangeeft waarbinnen de scheepsklassen het gehele jaar door of, in voorkomend geval, gedurende een bepaalde periode van het jaar in de vaart zijn;"

(4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 2 wordt de tweede alinea vervangen door:

"Iedere lidstaat erkent in zijn hoedanigheid van havenstaat, het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en de exploitatievergunning die door een andere lidstaat worden uitgereikt voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wanneer zij gebruikt worden voor binnenlandse reizen, of het in artikel 13 bedoelde veiligheidscertificaat voor passagiersschepen dat door een andere lidstaat wordt uitgereikt voor passagiersschepen, wanneer zij gebruikt worden voor binnenlandse reizen.";

(b) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

"3. Een havenstaat mag een passagiersschip, of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat een binnenlandse reis maakt, inspecteren en de scheepspapieren aan een onderzoek onderwerpen, overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad*.

4. Uitrusting van zeeschepen die voldoet aan de overeenkomstig Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad** vastgestelde eisen,

wordt geacht te voldoen aan de overeenkomstig deze richtlijn vastgestelde eisen.

* Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

** Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Richtlijn 96/98/EG van de Raad (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146).";

(5) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

"a) romp, hoofd- en hulpwerktuigen en elektrische en automatische installaties moeten worden gebouwd en onderhouden volgens de classificatienormen die zijn vervat in de voorschriften van een erkende organisatie, of daaraan gelijkwaardige voorschriften die door een administratie worden toegepast overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad;

* Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 47).";

ii) punt c) wordt geschrapt.

(b) in lid 2, onder b), wordt punt ii) geschrapt;

(c) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten c) en d) worden vervangen door:

"c) bestaande passagiersschepen van de klassen C en D moeten voldoen aan de specifieke relevante eisen van deze richtlijn en wat betreft zaken die niet onder deze eisen vallen, aan de regels van de administratie van de vlaggenstaat. Die regels moeten een veiligheidsniveau bieden dat gelijkwaardig is aan dat van bijlage I, hoofdstukken II-1 en II-2, rekening houdend met de specifieke plaatselijke bedrijfsomstandigheden in de mogelijke vaargebieden van de schepen van deze klassen.

Alvorens bestaande passagiersschepen van de klassen C en D voor geregelde binnenlandse reizen in een havenstaat kunnen worden gebruikt, moet de administratie van de vlaggenstaat de instemming van de havenstaat met die regels verkrijgen;

d) wanneer een lidstaat van mening is dat de door de administratie van de havenstaat op grond van punt c) van dit lid geëiste regels onredelijk zijn, stelt hij de Commissie daar onmiddellijk van in kennis. De Commissie bepaalt middels een uitvoeringsbesluit of de

door de administratie van de havenstaat vastgestelde regels al dan niet redelijk zijn. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

ii) de punten e) en f) worden geschrapt.

(d) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

i) in punt a) wordt het derde streepje vervangen door:

"— het vaartuig volledig voldoet aan de eisen van de Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC-code), als vervat in de meest actuele versie van resolutie A.373(10);";

ii) punt c) wordt vervangen door:

"c) bij de bouw en het onderhoud van hogesnelheidspassagiersvaartuigen en bijbehorende uitrusting moet worden voldaan aan de voorschriften voor de classificatie van hogesnelheidsvaartuigen van een erkende organisatie of aan daarmee gelijkwaardige voorschriften die door een administratie worden toegepast overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Richtlijn 2009/15/EG.";

(e) de volgende leden 5 en 6 worden toegevoegd:

"5. Bij ingrijpende reparaties, verbouwingen en wijzigingen van nieuwe en bestaande schepen en de bijbehorende installaties moet worden voldaan aan de voor nieuwe schepen geldende eisen, als voorgeschreven in lid 2, onder a); verbouwingen van een bestaand schip die uitsluitend tot doel hebben een hogere overleefbaarheidsnorm te bereiken, worden niet als ingrijpende wijzigingen beschouwd.

6. Schepen die voor de inwerkingtreding van deze richtlijn uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, moeten uiterlijk [5 jaar na de datum als bedoeld in de tweede alinea van artikel 2, lid 1)] aan deze richtlijn voldoen.";

(6) artikel 7, lid 2, wordt geschrapt;

(7) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 3 wordt de tweede alinea geschrapt;

(b) lid 4 wordt geschrapt;

(8) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt als volgt vervangen:

"2. Een lidstaat mag volgens de procedure van lid 4 maatregelen vaststellen op grond waarvan eisen worden toegestaan die gelijkwaardig zijn aan bepaalde specifieke eisen van deze richtlijn, mits die gelijkwaardige eisen minstens even doeltreffend zijn als de genoemde eisen.";

(b) lid 4 wordt als volgt vervangen:

"4. Een lidstaat die gebruikmaakt van de bepalingen van de leden 1, 2 of 3, moet de in de tweede tot en met vijfde alinea van dit lid beschreven procedure in acht nemen.

De lidstaat dient de Commissie in kennis te stellen van de maatregelen die hij voornemens is vast te stellen, met de nodige bijzonderheden om duidelijk te maken dat het veiligheidsniveau op passende wijze wordt gehandhaafd.

Indien de Commissie, binnen zes maanden na de kennisgeving, door middel van een uitvoeringshandeling besluit dat de voorgestelde maatregelen niet gewettigd zijn, wordt van de betrokken lidstaat geëist dat hij de voorgestelde maatregelen wijzigt of niet vaststelt. Dergelijke uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

De vastgestelde maatregelen moeten in de relevante nationale wetgeving worden opgenomen en aan de Commissie en de andere lidstaten worden medegedeeld.

De in de tweede en vierde alinea bedoelde maatregelen worden aangemeld door middel van een databank die daartoe door de Commissie wordt opgezet en bijgehouden. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen inzake de toegang tot deze databank.";

(c) lid 5, onder c), wordt vervangen door:

"c) De Commissie beslist door middel van een uitvoeringshandeling of het besluit van de lidstaat om de exploitatie van dit schip of vaartuig op te schorten of aanvullende veiligheidsmaatregelen op te leggen al dan niet gewettigd is wegens ernstig gevaar voor de veiligheid van de mens, eigendommen of het milieu en indien dit niet het geval is, wordt de betrokken lidstaat verzocht de opschorting of de maatregelen in te trekken. Dergelijke uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

(9) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 1 wordt punt d) vervangen door:

"d) de specifieke verwijzingen naar de "internationale verdragen" en IMO-resoluties bedoeld in artikel 2, onder g), m) en q), en artikel 3, lid 2, onder a), artikel 6, lid 1, onder b), en artikel 6, lid 2), onder b).";

(b) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

"3. De Commissie krijgt overeenkomstig artikel 10 bis de bevoegdheid om middels gedelegeerde handelingen wijzigingen vast te stellen als bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel.

4. De Commissie krijgt de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze richtlijn teneinde wijzigingen van de internationale instrumenten als bedoeld in artikel 2 uit te sluiten van het toepassingsgebied van de richtlijn, doch alleen in geval uit een beoordeling door de Commissie blijkt dat er een duidelijk risico bestaat dat die internationale wijziging het in de maritieme wetgeving van de Unie vastgelegde niveau van maritieme veiligheid, voorkoming van verontreiniging door schepen en bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord verlaagt of daarmee onverenigbaar is.";

(10) het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 10 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om de in artikel 9, lid 4, en artikel 10, leden 3 en 4, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend overeenkomstig de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid om de in artikel 9, lid 4, en artikel 10, leden 3 en 4, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt de Commissie met ingang van [de datum van inwerkingtreding] voor onbepaalde tijd verleend.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9, lid 4, en de in artikel 10, leden 3 en 4, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een latere daarin genoemde datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn vastgesteld in het interinstitutioneel akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 9, lid 4, artikel 10, lid 3 of artikel 10, lid 4, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van genoemde termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.
7. Gedelegeerde handelingen waarbij wijzigingen van internationale instrumenten overeenkomstig artikel 10, lid 4, van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten, moeten uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betreffende wijziging of de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging worden vastgesteld. In de periode voorafgaand aan de inwerkingtreding van een gedelegeerde handeling nemen de lidstaten geen initiatieven om die wijziging op te nemen in hun nationale wetgeving of om de wijziging van het betrokken internationaal instrument toe te passen.";

(11) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt als volgt vervangen:

"2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad* van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de

uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).";

(b) lid 3 wordt geschrapt;

(12) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt als volgt vervangen:

"1. Ieder passagiersschip moet door de administratie van de vlaggenstaat worden onderworpen aan de onder a), b) en c) vermelde onderzoeken:

a) een eerste onderzoek voordat het schip in bedrijf wordt gesteld;

b) een periodiek onderzoek om de twaalf maanden; en

c) aanvullende onderzoeken, indien nodig.";

(b) lid 2 wordt geschrapt;

(13) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt als volgt vervangen:

"1. Alle nieuwe en bestaande passagiersschepen die aan de eisen van deze richtlijn voldoen, moeten beschikken over een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen in overeenstemming met deze richtlijn. Dit certificaat moet de in bijlage II vastgelegde vorm hebben. Het certificaat wordt afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat, nadat het eerste onderzoek, als omschreven in artikel 12, lid 1, heeft plaatsgevonden.";

(b) in lid 3 wordt de derde alinea vervangen door:

"Voordat zij de exploitatievergunning afgeeft voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen die worden gebruikt voor binnenlandse reizen in een havenstaat, overlegt de administratie van de vlaggenstaat met de havenstaat over eventuele operationele voorwaarden waaronder de exploitatie van dat vaartuig in die staat moet plaatsvinden. Deze voorwaarden moeten door de administratie van de vlaggenstaat worden vermeld op de exploitatievergunning.";

(c) lid 4 wordt als volgt vervangen:

"4. Overeenkomstig artikel 9, leden 1 t.e.m. 3, moeten voor schepen ingestelde aanvullende veiligheidsmaatregelen, gelijkwaardigheden en vrijstellingen op het certificaat van het schip of van het vaartuig worden vermeld.";

(14) Artikel 14 wordt vervangen door:

"Artikel 14

Voorschriften van het Solas-verdrag van 1974

1. Met betrekking tot passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt, zal de Unie aan de IMO voorstellen doen om spoed te zetten achter de lopende werkzaamheden binnen de IMO met betrekking tot de herziening van de voorschriften van de meest recente versie van het SOLAS-verdrag van 1974, waarin bepaalde kwesties aan het oordeel van de administratie zijn overgelaten, de vaststelling van geharmoniseerde interpretaties voor deze voorschriften en de goedkeuring van de dienovereenkomstige wijzigingen daarop;

2. De in lid 1 bedoelde voorstellen worden aan de IMO gedaan op basis van de geharmoniseerde voorschriften van bijlage I.";
- (15) het volgende artikel 16 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 16 bis
Evaluatie

De Commissie evalueert de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en deelt de resultaten van die evaluatie uiterlijk [zeven jaar na de datum als bedoeld in de tweede alinea van artikel 2, lid 1)] mee aan het Europees Parlement en de Raad.";

- (16) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:
- (a) in hoofdstuk II-2, deel A, punt 13.1, komt de zesde zin als volgt te luiden:
- "Indien het schip wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in een andere lidstaat, moet een vertaling in de officiële taal van die havenstaat, indien het om een andere taal dan Engels of Frans gaat, worden toegevoegd.";
- (b) in hoofdstuk III, punt 2, wordt de inleidende zin van voetnoot 1 bij de tabel vervangen door de volgende tekst:
- "Groepsreddingsmiddelen zijn reddingsboten, reddingsvlotten of een combinatie daarvan, in overeenstemming met de bepalingen van voorschrift III/2.2. Indien gerechtvaardigd op grond van de beschutte aard van de reizen en/of de gunstige klimatologische omstandigheden in het vaargebied, mag de administratie van de vlaggenstaat, mits de havenlidstaat daarmee instemt, met betrekking tot de aanbevelingen in IMO MSC/Circ.1046 het volgende aanvaarden:".

Artikel 2
Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [12 maanden na de inwerkingtreding] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.
- Die bepalingen worden toegepast vanaf [12 maanden na de inwerkingtreding].
- Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3
Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter