



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1 Motiv och syfte med förslaget

I linje med kommissionens Refit-program och agenda för bättre lagstiftning och som en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg¹ lägger kommissionen fram ett antal förslag för att åstadkomma potentiella förenklingar.

Syftet med denna översyn är att förenkla och rationalisera EU:s befintliga regelverk om säkerheten på passagerarfartyg i syfte att i) upprätthålla EU:s regler där så är nödvändigt och proportionerligt, ii) säkerställa att de genomförs korrekt och iii) undanröja eventuell överlappning av skyldigheter och inkonsekvens mellan relaterade rättsakter. Ett övergripande mål är att skapa en tydlig, enkel och aktuell rättslig ram som är lättare att genomföra, övervaka och tillämpa, och därmed höja säkerhetsnivån generellt.

Europaparlamentets och rådet direktiv 2009/45/EG² infördes för att uppnå en hög säkerhetsnivå och avlägsna handelshinder genom att införa harmoniserade säkerhetsnormer på lämplig nivå för passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som utför inrikes tjänster. Genom detta direktiv införlivas bestämmelserna i Solas-konventionen om detaljerade tekniska krav för fartygskonstruktion, stabilitet, brandskydd och livräddningsutrustning på EU-nivå för inrikes resor. Det gäller på motsvarande sätt för fartyg av stål eller likvärdigt material och för höghastighetsfartyg. Det innehåller dessutom krav om särskild tillgänglighet och offentlig information för personer med nedsatt rörlighet eller funktionshinder.

Direktiv 2009/45/EG har lett till en gemensam hög säkerhetsnivå i hela EU och viktiga fördelar för den inre marknaden. Sedan ikraftträdandet av det föregående direktivet 1998³ har å andra sidan erfarenheterna visat att genomförandet har gett upphov till ett antal frågor avseende tydlighet och relevans när det gäller vissa aspekter rörande definitioner, räckvidd och förfaranden.

Dessutom har flera viktiga säkerhetsaspekter för små fartyg under 24 meter inte harmoniserats, vilket återspeglar det faktum att dessa fartyg är mer känsliga för lokala trafikförhållanden. Dessutom gav direktivet redan medlemsstaterna frihet att tillämpa nationella bestämmelser när de ansåg de harmoniserade standarderna för små fartyg inte vara praktiskt tillämpbara och/eller orimliga. I detta avseende visade kontrollen av ändamålsenligheten att direktivet för närvarande endast omfattar 70 av 1 950 små fartyg, för vilka de viktigaste säkerhetsaspekterna redan har fastställts av medlemsstaterna. Kraven bör därför omprövas.

Kontrollen visade dessutom att flera medlemsstater certifierar fartyg i aluminium enligt detta direktiv, medan få andra inte gör det. Detta skapar en obalanserad situation som undergräver målet att uppnå en gemensam hög säkerhetsnivå för passagerare som färdas ombord på fartyg inom EU. Orsaken är olika tolkning av direktivets tillämpningsområde avseende definitionen av ett ”likvärdigt material” och tillämpligheten för motsvarande brandskyddsnormer.

¹ Resultaten rapporterades till Europaparlamentet och rådet den 16 oktober 2015 (COM(2015) 508).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

³ Dvs. direktiv 98/18/EG, som direktiv 2009/45/EG är en omarbetning av.

Det föreslås därför att säkerhetsbestämmelserna och säkerhetsnormerna för passagerarfartyg förtydligas och förenklas så att de, i linje med kommissionens Refit-program, är lättare att uppdatera, övervaka och tillämpa. För att öka den rättsliga klarheten och rättssäkerheten innebär förslaget också att ett antal föråldrade, överflödiga och inkonsekventa rättsliga hänvisningar upphävs.

Förslaget ändrar motsvarande definitioner och krav i direktiv 2009/45/EG.

Dessutom innebär förslaget att direktiv 2009/45/EG kan anpassas till de förändringar som Lissabonfördraget medfört när det gäller kommissionens befogenheter att anta delegerade akter och genomförandeakter.

1.2 Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Förslaget är fullt förenligt med förslagen om förenkling som ändrar rådets direktiv 98/41/EG⁴ och med det förslag som ersätter rådets direktiv 1999/35/EG⁵. Förslaget ligger helt i linje med rekommendationerna till följd av kontrollen av ändamålsenligheten och 2011 års vitbok om den framtida transportpolitiken⁶ som bekräftade behovet av att modernisera EU:s nuvarande rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg.

1.3 Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Förslaget är i linje med kommissionens agenda för bättre lagstiftning genom att se till att den befintliga lagstiftningen är enkel och tydlig, inte skapar onödiga bördor och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Förslaget motsvarar också målen för 2018 års strategi för sjöfarten⁷ genom att säkerställa färjetrafik av hög kvalitet för reguljär persontransport inom EU.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

2.1 Rättslig grund

Eftersom förslaget ersätter det nuvarande direktivet förblir den rättsliga grunden artikel 100.2 i EUF-fördraget (f.d. artikel 80.2 FEG) om åtgärder på sjöfartsområdet.

2.2 Subsidiaritetsprincipen

Direktiv 2009/45/EG har främst grundats på och utformats efter de internationella kraven och motiverats av ett antal fartygsolyckor där människoliv gått till spillo. Även om gemensamma säkerhetsnormer för fartyg som används på internationella resor har fastställts genom internationell säkerhetslagstiftning, t.ex. Solas-konventionen, är de inte tillämpliga på passagerarfartyg som används på inrikes resor.

⁴ Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

⁵ Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁶ Vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" (KOM(2011) 144).

⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8).

Genom förslaget garanteras att den gemensamma säkerhetsnivå som fastställs i direktiv 2009/45/EG för fartyg som används på inrikes resor i EU bevaras, och som inte kan uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå. Samtidigt upprepar förslaget behovet och mervärdet av skillnader i normerna där det kan behövas till följd av lokala driftsförhållanden.

Mot bakgrund av målet för den inre marknaden och friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster inom medlemsstaterna säkerställer förslaget också att direktiv 2009/45/EG fortsätter att underlätta överföringen av fartyg mellan nationella register och möjliggöra konkurrens på inrikes resor på lika villkor, utan att säkerheten äventyras.

2.3 Proportionalitetsprincipen

Som framgår av olycksstatistiken har den gällande lagstiftningen resulterat i en hög nivå på säkerheten för passagerarna. Regleringskostnaden i anslutning till EU:s säkerhetsnormer har inte visat sig vara oproportionerlig i jämförelse med de nationella normer som annars skulle ha krävts. De uppskattade skillnaderna i regleringskostnader utgör bara en bråkdel i jämförelse med de totala kostnaderna för konstruktion, drift och underhåll.

Utöver klargörande av ett antal definitioner är avlägsnande av vissa onödiga krav, utan att den höga säkerhetsnivån äventyras, ett av målen för detta initiativ till förenkling. Därför innebär förslaget att fartyg med en längd under 24 meter stryks från tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG. Med tanke på att små fartyg främst byggs av andra material än stål omfattas den allra största delen av denna flotta för närvarande inte av EU:s harmoniserade säkerhetsnormer (96 %). Det betyder att de flesta fartyg under 24 meter redan är certifierade enligt nationell lagstiftning.

De många olika typer av tjänster som dessa fartyg är byggda för (t.ex. dag- eller nattrafik, dagsturer för turister, anlöpning av hamnar med särskilda begränsningar eller särskild infrastruktur) ger upphov till en mängd olika konstruktioner och tekniska lösningar. Att fastställa gemensamma detaljerade regler som kan tillämpas på en sådan mångfald av tjänster för mindre fartyg blir därför en mycket stor utmaning.

Den nuvarande regleringsmetoden i direktiv 2009/45/EG med föreskrivande normer främst avsedda för fartyg av stål (eller aluminium) omprövades därför för sådana fartyg. Registrerade olyckor med små fartyg som inte omfattas av EU-normerna tyder dessutom inte på något särskilt säkerhetsproblem (fem svåra olyckor de senaste fyra åren, samtliga arbetsolyckor). Till skillnad från större fartyg tenderar små fartyg att användas i samma medlemsstat under hela sin livstid, och de överförs bara i begränsad omfattning mellan medlemsstater.

2.4 Val av instrument

I enlighet med proportionalitetsprincipen är ett direktiv att betrakta som den mest lämpliga formen för att de fastställda målen ska kunna uppnås. Det fastställer gemensamma principer och en harmoniserad säkerhetsnivå samt säkerställer tillämpningen av reglerna, men lämnar valet av tillämpliga praktiska och tekniska förfaranden till respektive medlemsstat.

Den mest lämpliga rättsliga lösningen befanns vara ett förslag om ändring av direktiv 2009/45/EG. Alternativet med ett förslag till nytt direktiv förkastades på grundval av det begränsade antalet tydligt identifierbara ändringar av det nuvarande direktivet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

3.1 Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Kontrollen av ändamålsenligheten visade att de viktigaste målen med EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg när det gäller passagerarsäkerhet och inre marknad på det hela taget uppfylls och fortfarande i hög grad är relevanta. EU:s rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg har inneburit en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom EU och lika villkor för aktörerna samt ökad överföring av fartyg mellan medlemsstater. Kontrollen visade också att det finns utrymme för att ytterligare öka säkerheten samt även effektiviteten och proportionaliteten i vissa av kraven i bestämmelserna. Rekommendationer om att förenkla, förtydliga och upphäva ett antal tvetydiga, föråldrade eller överlappande krav har gjorts på bl.a. följande områden:

- (a) Utesluta passagerarfartyg med en längd under 24 meter från tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG och överväga att ta fram riktlinjer eller normer för små fartyg och fartyg byggda i stål eller likvärdigt material, på grundval av funktionella krav i samband med en målbaserad standardram.
- (b) Förtydliga direktivets tillämpningsområde, det vill säga följande:
 - Förtydliga att aluminium i enlighet med direktiv 2009/45/EG är ett material som är likvärdigt med stål och förtydliga motsvarande krav på brandisolering (t.ex. definitioner av utrymmen som bör ha kompletterande brandisolering).
 - Förtydliga att försörjningsfartyg inom offshoresektorn för vindkraftparker inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG.
 - Förtydliga att traditionsfartyg inte omfattas av direktiv 2009/45/EG och förtydliga definitionen av dem.
- (c) Förtydliga och förenkla definitionen av fartområde i direktiv 2009/45/EG, genom att
 - stryka hänvisningen till ”där nödställda kan ta sig i land”,
 - stryka begreppet ”skyddad plats”.

3.2 Samråd med berörda parter

Med tanke på de planerade förslagens tekniska karaktär anses ett riktat samråd vara det lämpligaste verktyget. Samråd har hållits med nationella experter inom ramen för expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. Ett seminarium organiserades där medlemsstaterna såväl bransch- och passagerarorganisationer var inbjudna att delta. De planerade åtgärderna presenterades vid upprepade tillfällen. Den färdplan som offentliggjorts på webbplatsen Europa⁸ gjorde det dessutom möjligt för samtliga berörda parter att lämna synpunkter online via ett svarsformulär.

Sammanfattningen av samrådet samt detaljerad återkoppling på synpunkter som framkommit under samrådet finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget. De planerade förenklingsåtgärderna stöddes av det stora flertalet nationella experter, men ett antal synpunkter har framförts med avseende på formuleringen av vissa av förslagen. Alla synpunkter har därför studerats noggrant och förslagen har ändrats vid behov. Dessutom

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

tog vissa experter upp frågor om praktiska och tekniska aspekter rörande genomförandet, och dessa har behandlats i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget och som ingår i genomförandeplanen.

Berörda parter från branschen insisterade på att grundprinciperna i det nuvarande regelverket behålls i oförändrad form (och betonade kostnaderna för att uppgradera säkerheten för fartyg i aluminium i vissa medlemsstater) medan passagerarorganisationen efterlyste en höjning av säkerhetsnivån och varnade för en försämring av den. Förslaget säkerställer därför att nuvarande säkerhetsnivå upprätthålls och, i den utsträckning det är möjligt inom ramen för förenklingen, att den höjs (t.ex. genom att förtydliga att aluminiumfartyg bör byggas enligt direktivets säkerhetsnormer).

3.3 Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlats in under förfarandet för kontroll av ändamålsenligheten, och som rapporteras i kommissionens arbetsdokument ”Justera kursen: kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg” som antogs den 16 oktober 2015⁹.

Utöver uppgifter och samråd inom ramen för kontrollen av ändamålsenligheten krävdes för utarbetandet av detta förslag om förenkling synpunkter från tekniska och rättsliga experter angående den konkreta utformningen av de tekniska definitionerna och en tydlig utformning av lagstiftningen. Denna expertis samlades internt i samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. En rapport om detta finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget.

3.4 Konsekvensbedömning

Förslaget är en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten, där aspekterna för förenkling identifierades i detalj och förenklingspotentialen utvärderades. Som framhålls i färdplanen förväntas de planerade åtgärderna antingen inte medföra några större konsekvenser (dvs. utöver de som inte är mätbara, t.ex. rättslig klarhet, säkerhet och enkelhet) eller så har inga väsentligt annorlunda lösningar identifierats. I linje med kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning har en fullständig konsekvensbedömning inte gjorts.

Förslaget till förenkling åtföljs emellertid ändå av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som erinrar om rekommendationerna från kontrollen av ändamålsenligheten och förklarar motiven bakom de föreslagna lösningarna ur ett tekniskt såväl som rättsligt perspektiv. Det innehåller även en sammanfattning och en återkoppling avseende det samråd med berörda parter som genomförts till stöd för detta initiativ. En genomförandeplan bifogas också.

3.5 Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling

Förslagets förenklingspotential består främst av icke-mätbara effekter, t.ex. rättslig klarhet, säkerhet och enkelhet, till följd av förtydligandet av direktivets tillämpningsområde och enklare definition av fartområden.

En tidsfrist bör fastställas för fartyg längre än 24 m som byggts i ett likvärdigt material före detta direktivs ikraftträdande, så att de tekniska krav som fastställs i direktivet uppfylls. En

⁹ SWD(2015) 197.

tillräckligt lång övergångsperiod bör underlätta anpassningen i så stor utsträckning som möjligt. Beträffande fartområden skulle förslaget i första hand avskaffa överflödiga eller föråldrade kriterier och påverka medlemsstaternas utformning av fartområden i minsta möjliga mån.

Förslaget ökar också den rättsliga klarheten genom att avskaffa ett antal överflödiga, felaktiga eller inkonsekventa hänvisningar.

3.6 Grundläggande rättigheter

Förslaget har inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

5.1 Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Förslaget åtföljs av en genomförandeplan som innehåller en förteckning över de åtgärder som krävs för genomförandet av förenklingsåtgärderna och identifierar de främsta tekniska, rättsliga och tidsrelaterade utmaningarna vad gäller genomförandet.

Lämpliga arrangemang för övervakning och rapportering har fastställts, utan att nya rapporteringskrav och administrativa bördor skapas. Central information om flotta, olyckor och efterlevnad kommer att samlas in med stöd av Emsa och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg samt på grundval av den europeiska databasen för sjöolycksutredningar (EMCIP). Med tanke på att cykeln för Emsas planerade genomförandebesök i sin helhet beräknas pågå under fem år bör cykeln för utvärdering av EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg fastställas till intervaller på sju år.

5.2 Förklarande dokument

Förklarande dokument behövs inte eftersom förenklingsåtgärderna inte är av betydande eller komplex karaktär.

5.3 Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Definitioner och tillämpningsområde

Artikel 2 ändras för att undanröja ett antal överflödiga, inkonsekventa eller felaktiga hänvisningar, i synnerhet avseende intaktstabilitetskoden (saknad referens införd), koden för höghastighetsfartyg (referens rättad), definition av boghöjd (överflödig del struken), hamnområde (anpassad till definitionen av fartområde), skyddad plats (struken eftersom den är överflödig i linje med förenklingen av definitioner av fartområde), hamnstat (ersätter värddstat i linje med översynen av direktiv 1999/35/EG), och erkänd organisation (hänvisning uppdaterad).

Artikel 2 ändras också för nya definitioner av traditionsfartyg (flyttad från artikel 3 och uppdaterad för att ta hänsyn till definitionen av traditionsfartyg i Europaparlamentets och

rådets direktiv 2002/59/EG¹⁰), segelfartyg (ny definition), fritidsfartyg och fritidsbåt (flyttad från artikel 3 och ytterligare anpassad till Solas), tender (ny definition), och likvärdigt material (flyttad från bilaga 1 och ändrad för att klargöra att fartyg som byggts av ett sådant material måste certifieras enligt detta direktiv).

Artikel 3 ändras för att utesluta fartyg under 24 meter från direktivets tillämpningsområde, stryka felaktig hänvisning till ”passagerare” i rubriken till leden a och b, och förtydliga att direktivet inte omfattar segelfartyg, tenderar och fartyg som avses i SPS-koden (inbegripet försörjningsfartyg inom offshoresektorn).

Klassificering av passagerarfartyg och tillämpning

Artikel 4 ändras för att förenkla definitionerna av fartområdena C och D (hänvisningar till kriterierna ”där nödställda kan ta sig i land” och avstånd till ”en skyddad plats” stryks), och förtydliga att fartområdena fastställs av medlemsstaterna på ett sådant sätt att den inre gränsen för fartområde D är tydligt fastställd.

Artikel 5 ändras för att uppdatera hänvisningen till värdestat (ersätts med hamnstat) och uppdatera hänvisningen till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG¹¹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EG¹².

Säkerhetskrav

Artikel 6 ändras för att uppdatera hänvisningen till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG¹³, stryka det repetitiva i led c, uppdatera hänvisningen till värdestat (ersatt med hamnstat), förtydliga att kravet vid ombyggnad är avsett att gälla alla fartyg (som byggs om till passagerarfartyg) och inte bara existerande passagerarfartyg (genom att led e flyttas till en ny punkt 5), stryka den överflödiga delen av hänvisningen till DSC-koden i punkt 4a fjärde stycket, stryka led f som är föråldrat, och införa ett nytt datum för tillämpning för fartyg byggda i likvärdigt material före ikraftträdandet av detta direktiv.

Artiklarna 7 och 8 ändras genom att föråldrade delar stryks.

Ytterligare säkerhetskrav, motsvarigheter, undantag och skyddsåtgärder

Artikel 9 ändras så att den felaktiga hänvisningen till bilaga 1 i punkt 2 stryks och för att underlätta anmälan av bestämmelser som föreskrivs i denna artikel genom en databas som inrättas för detta ändamål.

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

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 146).

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47).

Kommitté- och ändringsförfarande

Artiklarna 10 och 11 anpassas till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt när det gäller kommissionens befogenheter att anta delegerade akter och genomförandeakter. Artikel 10a har lagts till av samma anledning (delegering av befogenhet).

Certifikat

Artikel 13 ändras i syfte att förtydliga att endast fartyg som uppfyller kraven i detta direktiv förses med ett säkerhetscertifikat för passagerarfartyg, och för att förtydliga att detta certifikat måste inbegripa alla bestämmelser som avses i artikel 9, inte bara undantagen.

Internationell dimension

Artikel 14 ändras för att anpassas till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt när det gäller att representera unionen utåt.

Bestämmelser om utvärdering

Artikel 16a har lagts till för att specificera bestämmelserna om utvärdering.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁵,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) För att en hög säkerhetsnivå ska kunna upprätthållas, som garanteras genom gemensamma säkerhetsnormer som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹⁶, och för att bevara lika villkor, bör tillämpningen av det direktivet förbättras. Direktiv 2009/45/EG bör endast tillämpas på passagerarfartyg och fartyg för vilka säkerhetsnormer finns. Ett antal specifika fartygstyper bör därför undantas från tillämpningsområdet, t.ex. tenderar, segelfartyg och fartyg som transporterar utbildad personal som är sysselsatt ombord för fartygets behov eller på havsbaserade anläggningar.
- (2) Programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet (Refit-programmet)¹⁷ har visat att inte alla medlemsstater certifierar fartyg i aluminium enligt direktiv 2009/45/EG. Detta skapar en obalanserad situation som undergräver målet att uppnå en gemensam hög säkerhetsnivå för passagerare som färdas ombord på fartyg i unionen. För att undvika olikheter i tillämpningen till följd av tolkningen av direktivets tillämpningsområde vad gäller definitionen av aluminium som ett likvärdigt material och tillämpligheten av motsvarande brandskyddsnormer bör definitionen av likvärdigt material förtydligas.
- (3) För att öka den rättsliga klarheten och följdriktigheten bör ett antal definitioner och hänvisningar uppdateras och ytterligare anpassas till motsvarande internationell lagstiftning eller unionslagstiftning. I samband med detta bör särskild försiktighet iakttas för att inte ändra nuvarande tillämpningsområde och säkerhetsnivå i direktiv

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ EUT C , , s. .

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁷ KOM(2015) 508.

2009/45/EG. Särskilt definitionen av traditionsfartyg bör anpassas bättre till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG¹⁸, samtidigt som de nuvarande kriterierna för byggnadsår och typ av material behålls. Definitionen av fritidsfartyg och fritidsbåt bör anpassas ytterligare till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas-konventionen).

- (4) Med tanke på proportionalitetsprincipen har nuvarande föreskrivande krav som härrör från Solas-konventionen visat sig vara svåra att anpassa till små passagerarfartyg med en längd under 24 meter. Dessutom är små fartyg huvudsakligen byggda av annat material än stål och endast ett mycket begränsat antal sådana fartyg har därför certifierats enligt direktiv 2009/45/EG. Då inga specifika säkerhetsproblem föreligger och inga lämpliga normer finns i direktivet bör fartyg med en längd under 24 meter undantas från tillämpningsområdet och omfattas av särskilda säkerhetsnormer som fastställs av medlemsstaterna som har bättre förutsättningar att bedöma de lokala begränsningarna i fråga om navigering för dessa fartyg när det gäller avstånd till land eller hamn och väderförhållanden.
- (5) För att ytterligare förenkla definitionerna av fartområden som föreskrivs i direktiv 2009/45/EG och göra det så oproblematiskt för medlemsstaterna som möjligt bör överflödiga eller olämpliga kriterier strykas. Samtidigt som säkerhetsnivån bibehålls bör definitionen av fartområden som fartyg i klass C och D får trafikera förenklas genom att kriteriet för ”där nödställda kan ta sig i land” och avståndet till ”en skyddad plats” stryks för fastställandet av fartområden. En viss kuststräckas lämplighet som skyddad plats är en dynamisk parameter som bör bedömas från fall till fall av medlemsstaterna, och operativa restriktioner med avseende på avstånd till en skyddad plats för ett visst fartyg bör vid behov anges i säkerhetscertifikatet för passagerarfartyg.
- (6) I syfte att undanröja oönskade negativa konsekvenser av de nuvarande bestämmelser, så att ombyggda lastfartyg inte får betraktas som nya passagerarfartyg, bör det förtydligas att kraven vid ombyggnad gäller för alla fartyg, inte bara existerande passagerarfartyg.
- (7) För att öka insynen och underlätta medlemsstaternas anmälan av undantag, motsvarigheter och ytterligare säkerhetsåtgärder bör en databas inrättas och underhållas för detta ändamål av kommissionen. Den bör innehålla både utkasten till de anmälda åtgärderna och den antagna versionen.
- (8) Mot bakgrund av de ändringar som fördraget om Europeiska unionens funktionssätt har medfört bör kommissionens befogenheter att genomföra direktiv 2009/45/EG uppdateras på motsvarande sätt. Genomförandeakter bör antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁹.
- (9) I syfte att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå och erfarenheterna och för att öka öppenheten bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att utesluta ändringar av internationella instrument från

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

tillämpningsområdet för detta direktiv om nödvändigt, uppdatera tekniska krav och fastställa villkor för användningen av den databas som förvaltas av kommissionen för medlemsstaternas anmälningar om undantag och ansökningar om undantag i enlighet med detta direktiv. Det är av särskild vikt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa likvärdigt deltagande i utarbetandet av delegerade akter bör i synnerhet Europaparlamentet och rådet få alla dokument samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ha tillträde till mötena med kommissionens expertgrupper där utarbetandet av delegerade akter behandlas.

- (10) För att skapa lika villkor för passagerarfartyg som används för resor från och till hamnar i unionen, oavsett vilken typ av resa de används för, bör unionens insatser för att påskynda det arbete som pågår inom IMO med att revidera reglerna i Solas-konventionen anpassas till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- (11) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 2009/45/EG senast [sju år efter den dag som avses i artikel 2.1 andra stycket] och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.
- (12) Direktiv 2009/45/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/45/EG

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

- (1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Led a ska ersättas med följande:
 - ”a) ”internationella konventioner: följande konventioner, inbegripet ändringar av dem, dvs. gällande version:
 - i) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års Solas-konvention).
 - ii) 1966 års internationella lastlinjekonvention och dess protokoll.”.
 - (b) Led b ska ersättas med följande:
 - ”b) intaktstabilitetskoden: Koden om intaktstabilitet för alla fartygstyper som omfattas av IMO-instrument i IMO:s generalförsamlings resolution A.749 (18) av den 4 november 1993, eller internationella koden om intaktstabilitet, 2008, i IMO:s resolution MSC.267 (85) av den 4 december 2008, i gällande version.”.
 - (c) Led g ii ska ersättas med följande:
 - ”ii) deras maxhastighet, enligt definitionen i regel 1.4.30 i koden för höghastighetsfartyg från 1994 och regel 1.4.38 i koden för höghastighetsfartyg från år 2000 understiger 20 knop.”.
 - (d) Led m ska ersättas med följande:

- ”m) boghöjd: den boghöjd som definieras i regel 39 i 1966 års internationella lastlinjekonvention.”.
- (e) Led r ska ersättas med följande:
- ”r) hamnområde: ett annat område än ett fartområde förtecknat i enlighet med artikel 4.2, som det definieras av medlemsstaterna, som sträcker sig till den yttersta permanenta hamnanläggning som är en del av hamnsystemet eller till de gränser som bestäms av naturliga geografiska kännetecken som bildar skydd kring en flodmynning eller ett liknande skyddat område.”.
- (f) Led s ska utgå.
- (g) Led u ska ersättas med följande:
- ”u) hamnstat: en medlemsstat till eller från vars hamn eller hamnar ett fartyg eller ett höghastighetsfartyg som för en annan flagg än medlemsstatens gör inrikes resor.”.
- (h) Led v ska ersättas med följande:
- ”v) erkänd organisation: en organisation som erkänns i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009*.
-
- * Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11).”.
- (i) Led y ska ersättas med följande:
- ”y) personer med nedsatt rörlighet: alla personer som har särskilda problem med att använda allmänna transportmedel, inbegripet äldre, personer med funktionshinder, personer med sensoriska funktionshinder och rullstolsburna, gravida, och personer i sällskap med små barn.”.
- (j) Följande led ska läggas till:
- ”z) segelfartyg: ett fartyg som i första hand drivs med hjälp av segel, även om det i hjälpsyfte och för nödsituationer är försett med mekanisk framdrivning.
- za) likvärdigt material: aluminiumlegering eller något annat obrännbart material som uppvisar hållfasthets- och integritetsegenskaper som motsvarar stålets efter att ha utsatts för tillämplig exponering enligt standardbrandprovet på grund av isoleringen.
- zb) standardbrandprov: ett prov vid vilket provstycken av de aktuella skotten eller däcken i en testugn utsätts för temperaturer som ungefär motsvarar standardprovets tid- och temperaturkurva i enlighet med den testmetod som specificeras i 2010 års internationella kod för tillämpande av brandprovningssmetoder i IMO:s resolution MSC.307 (88) av den 3 december 2010, i gällande version.
- zc) traditionsfartyg: alla slags historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen, inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra och främja

traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap och teknik.

- zd) fritidsfartyg/fritidsbåt: ett fartyg som inte medför last och fler än 12 passagerare och som inte går i fraktfart, oavsett framdrivningssätt.
- ze) tender: en skeppsbåt som används för transport av fler än 12 passagerare mellan ett stillaliggande passagerarfartyg och land.
- zf) med reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende avses något av följande:
 - ändringar som innebär en väsentlig förändring av ett fartygs dimensioner, t.ex. fartyget förlängs genom att en ny mittsektion sätts in,
 - ändringar som innebär en väsentlig förändring av fartygets kapacitet att transportera passagerare, t.ex. fordonsdäcket byggs om till passagerarutrymmen,
 - ändringar som innebär en väsentlig förlängning av fartygets livslängd, t.ex. renovering av passagerarutrymmena på ett helt däck,
 - ombyggnad av ett fartyg oavsett typ till ett passagerarfartyg.”.

(2) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3
Tillämpningsområde

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

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

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

2. Direktivet gäller inte för

- (a) fartyg som är
 - i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
 - ii) segelfartyg och fartyg som inte drivs mekaniskt,
 - iii) fartyg som är byggda av andra material än stål eller likvärdigt och som inte omfattas av normerna för höghastighetsfartyg (Resolution MSC 36(63) eller MSC.97(73)) eller dynamiskt uppburna fartyg (DSC) (Resolution A.373 (X)),
 - iv) träfartyg av primitiv konstruktion,
 - v) traditionsfartyg,
 - vi) fritidsfartyg,
 - vii) fartyg som uteslutande används i hamnområden,

- viii) fartyg som avses i regel 1.2.3 i kapitel I i koden om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde, IMO:s resolution MSC.266 (84) av den 13 maj 2008, i gällande version,
- ix) tendrar,
- (b) höghastighetsfartyg som är
 - i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,
 - ii) fritidsfartyg,
 - iii) fartyg som uteslutande används i hamnområden,
 - iv) fartyg som avses i regel 1.2.3 i kapitel I i koden om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde, IMO:s resolution MSC.266 (84) av den 13 maj 2008, i gällande version.”.
- (3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Passagerarfartyg indelas i följande klasser beroende på vilket fartområde de trafikerar:

Klass A	avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor med undantag av de resor som omfattas av klasserna B, C och D.
Klass B	avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor under vilka fartyget aldrig befinner sig mer än 20 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från strandlinjen.
Klass C	avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i fartområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 m är mindre än 10 %, under en ettårsperiod för åretruntrafik, eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period (t.ex. trafik under sommaren) under vilken fartyget aldrig befinner sig mer än 5 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från strandlinjen.
Klass D	avser ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i fartområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 m är mindre än 10 %, under en ettårsperiod för åretruntrafik, eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period (t.ex. trafik under sommaren) under vilken fartyget aldrig befinner sig mer än 3 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från strandlinjen.

”.

- (b) I punkt 2 ska led a ersättas med följande:

- ”a) fastställa och vid behov uppdatera en förteckning över de fartområden som omfattas av deras jurisdiktion, fastställa den inre gränsen för det fartområde som fartyg i klass D får trafikera och zonerna för åretruntrafik och, i förekommande fall, begränsad periodisk trafik för de olika fartygsklasserna enligt klassificeringskriterierna i punkt 1.”.

(4) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

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

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

- (b) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. En hamnstat får inspektera ett passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor och granska dess handlingar enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG*.

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

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

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

(5) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- (a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

- i) Led a ska ersättas med följande:

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

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

- ii) Led c ska utgå.

- (b) I punkt 2 b ska led ii utgå.
 - (c) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:
 - i) Leden c och d ska ersättas med följande:
 - ”c) Existerande passagerarfartyg i klasserna C och D ska uppfylla de särskilda relevanta kraven i detta direktiv samt, när det gäller frågor som inte omfattas av sådana krav, följa flaggstatsadministrationens bestämmelser. Dessa bestämmelser ska ge en säkerhetsnivå som är likvärdig med den i kapitlen II-1 och II-2 i bilaga I, varvid hänsyn tas till de särskilda lokala trafikförhållandena i de fartområden som fartyg i dessa klasser får trafikera.
 - Innan existerande passagerarfartyg i klasserna C och D kan sättas i regelbunden inrikes trafik i en hamnstat ska flaggstatens administration erhålla hamnstatens bifall till sådana bestämmelser.
 - d) Om en medlemsstat anser att de bestämmelser som krävs av hamnstatens administration enligt c i denna punkt är oskäligen ska den omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska genom en genomförandeakt besluta om huruvida reglerna som utfärdats av hamnstatens administration är rimliga. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.”.
 - ii) Leden e och f ska utgå.
 - (d) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:
 - i) I led a ska tredje strecksatsen ersättas med följande:
 - ”— fartygen uppfyller samtliga krav i säkerhetskoden för dynamiskt uppburna fartyg (DSC-koden) i IMO:s resolution A.373(10), i gällande version.”.
 - ii) Led c ska ersättas med följande:
 - ”c) Konstruktion och underhåll av höghastighetspassagerarfartyg och deras utrustning ska uppfylla en erkänd organisations bestämmelser om klassificering av höghastighetsfartyg eller likvärdiga bestämmelser som används av en administration i enlighet med artikel 11.2 i direktiv 2009/15/EG.”.
 - (e) Följande punkter ska införas som punkterna 5 och 6:
 - ”5. Beträffande nya och existerande fartyg ska reparationer, ombyggnader och ändringar i väsentligt avseende samt installationer i samband med sådana uppfylla de krav för nya fartyg som föreskrivs i punkt 2 a. ombyggnader som utförs på ett fartyg i det enda syftet att åstadkomma en högre överlevnadsstandard ska inte anses utgöra ändringar i väsentligt avseende.
 - 6. Fartyg som byggts i ett likvärdigt material före ikraftträdandet av detta direktiv ska uppfylla kraven i direktivet senast [5 år efter det datum som avses i artikel 2.1 andra stycket].”.
- (6) I artikel 7 ska punkt 2 utgå.
 - (7) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

- (a) I punkt 3 ska andra stycket utgå.
 - (b) Punkt 4 ska utgå.
- (8) Artikel 9 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. En medlemsstat får, under iakttagande av förfarandet i punkt 4, anta bestämmelser som medger att motsvarigheter till vissa särskilda krav i detta direktiv används, förutsatt att motsvarigheterna är minst lika effektiva som dessa krav.”.
 - (b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. En medlemsstat som utnyttjar bestämmelserna i punkt 1, 2 eller 3 ska följa förfarandet i det andra till det femte stycket i den här punkten.

Medlemsstaten ska till kommissionen anmäla de bestämmelser den avser att anta, inbegripet detaljer i den utsträckning som behövs för att bekräfta att säkerhetsnivån är tillräckligt bibehållen.

Om kommissionen, inom sex månader räknat från anmälan, genom en genomförandeakt beslutar att de föreslagna bestämmelserna inte är berättigade kan det krävas av medlemsstaten i fråga att den ändrar eller inte antar de föreslagna bestämmelserna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.

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

De bestämmelser som avses i andra och fjärde styckena ska anmälas genom en databas som inrättats och underhålls av kommissionen för detta ändamål. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a med avseende på villkoren för tillgång till denna databas.”.
 - (c) I punkt 5 ska led c ersättas med följande:

”c) Kommissionen ska, genom en genomförandeakt, besluta om medlemsstatens beslut om att förbjuda verksamheten för ett sådant fartyg eller höghastighetsfartyg eller att kräva ytterligare åtgärder är befogat eller inte på grund av allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller egendom eller för miljön, och om förbudet eller åtgärderna inte är befogade ska det krävas av den berörda medlemsstaten att den upphäver förbudet eller åtgärderna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.”.
- (9) Artikel 10 ska ändras på följande sätt:
- (a) I punkt 1 ska led d ersättas med följande:

”d) De särskilda hänvisningarna till de ”internationella konventionerna” och IMO-resolutionerna i artiklarna 2 g, m och q, 3.2 a, 6.1 b och 6.2 b.”.
 - (b) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a i syfte att anta ändringar som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel.

4. Kommissionen har endast befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a med avseende på ändring av detta direktiv i syfte att från dess tillämpningsområde utesluta ändringar av de internationella instrument som avses i artikel 2 om det, på grundval av kommissionens bedömning, finns en uppenbar risk att den internationella ändringen kommer att leda till försämringar när det gäller den nivå på sjösäkerheten, förhindrandet av förorening från fartyg eller skyddet av boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som fastställs i unionens lagstiftning på sjöfartsområdet, eller att den är oförenlig med denna lagstiftning.”.

(10) Följande artikel ska införas som artikel 10a:

”Artikel 10a

Utövande av delegering

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.4, 10.3 och 10.4 ska ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.4, 10.3 och 10.4 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då detta direktiv träder i kraft].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.4, 10.3 och 10.4 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9.4, 10.3 eller 10.4 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.
7. En delegerad akt som, i enlighet med artikel 10.4, från detta direktiv undantar en ändring av internationella instrument ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade tidpunkten för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att genomföra ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa denna ändring av det internationella instrumentet i fråga.”.

- (11) Artikel 11 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 2 ska ersättas med följande:
- ”2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011* tillämpas.
-
- * Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”
- (b) Punkt 3 ska utgå.
- (12) Artikel 12 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
- ”1. Alla passagerarfartyg ska av flaggstatens administration underkastas besiktningar enligt leden a, b och c:
- a) En första besiktning innan fartyget tas i bruk.
- b) En periodisk besiktning en gång var tolfte månad.
- c) Ytterligare besiktningar vid behov.”
- (b) Punkt 2 ska utgå.
- (13) Artikel 13 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
- ”1. Alla nya och existerande passagerarfartyg som uppfyller kraven i detta direktiv ska förses med ett säkerhetscertifikat för passagerarfartyg i överensstämmelse med detta direktiv. Certifikatet ska ha det utförande som fastställs i bilaga II. Det ska utfärdas av flaggstatens administration efter det att en första besiktning enligt artikel 12.1 a har utförts.”
- (b) I punkt 3 ska tredje stycket ersättas med följande:
- ”Innan flaggstatens administration utfärdar trafiktillstånd för ett höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor i en hamnstat ska den samråda med hamnstaten om varje trafikvillkor i samband med fartygets trafik i den staten. Flaggstatens administration ska ange alla sådana villkor i trafiktillståndet.”
- (c) Punkt 4 ska ersättas med följande:
- ”4. Ytterligare säkerhetsåtgärder, motsvarigheter och undantag som beviljas ett fartyg eller höghastighetsfartyg i enlighet med bestämmelserna i artikel 9.1, 9.2 och 9.3 ska anges i fartygets eller höghastighetsfartygets certifikat.”
- (14) Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Regler i 1974 års Solas-konvention

1. Med avseende på passagerarfartyg som används på internationella resor ska unionen lägga fram förslag till IMO om att påskynda det pågående arbetet inom IMO med att revidera de regler i 1974 års Solas-konvention, i gällande version, som innehåller frågor vars tolkning överläts till administrationens eget gottfinnande, att fastställa harmoniserade tolkningar av reglerna och i enlighet därmed anta ändringar av dessa.
 2. De förslag som avses i punkt 1 ska framföras till IMO på grundval av de harmoniserade regler som fastställs i bilaga I.”.
- (15) Följande artikel ska införas som artikel 16 a:

”Artikel 16 a

Översyn

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

- (16) Bilaga I ska ändras på följande sätt:

- (a) I punkt 13.1 del A i kapitel II-2 ska sjätte meningen ersättas med följande:

”I det fall fartyget går i inrikes trafik i en annan medlemsstat, ska en översättning till den hamnstatens officiella språk, om detta språk varken är engelska eller franska, inkluderas.”.
- (b) I första stycket i fotnot 1 till tabellen i punkt 2 i kapitel III ska inledningsfrasen ersättas med följande:

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

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [12 månader efter ikraftträdandet] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [12 månader efter ikraftträdandet].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3
Ikraftträdande

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

Artikel 4
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande