

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/2108

z dnia 15 listopada 2017 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa – a tym samym zaufania pasażerów – zapewnianego przez wspólne normy bezpieczeństwa określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ⁽³⁾ oraz w celu zachowania równych warunków działania należy usprawnić stosowanie tej dyrektywy. Dyrektywa 2009/45/WE powinna mieć zastosowanie tylko do statków i jednostek pasażerskich, dla których opracowano określone w tej dyrektywie normy bezpieczeństwa. Niektóre szczególne rodzaje statków należy zatem wyłączyć z zakresu stosowania tej dyrektywy, w szczególności łodzie typu tender, żaglowce oraz statki przewożące, na przykład do instalacji przybrzeżnej, wyszkolony personel, który nie jest zaangażowany na potrzeby statku.
- (2) Przewożone statkiem łodzie typu tender są wykorzystywane do przewozu pasażerów ze statków pasażerskich bezpośrednio na ląd i z powrotem najkrótszym bezpiecznym szlakiem morskim. Nie są one odpowiednie do innych rodzajów usług, takich jak przybrzeżne wycieczki krajoznawcze, i nie należy ich wykorzystywać w tym celu. Takie wycieczki powinny odbywać się na statkach spełniających wymogi dotyczące statków pasażerskich w państwie nadbrzeżnym, jak przewidziano między innymi w wytycznych IMO (MSC.1/Circ.1417 w sprawie wytycznych dotyczących łodzi typu tender na statkach pasażerskich). Państwa członkowskie i Komisja powinny wspierać dyskusję na forum IMO z myślą o dokonaniu przeglądu tych wytycznych w celu zwiększenia bezpieczeństwa. Komisja powinna ocenić potrzebę nadania tym wytycznym charakteru obowiązkowego.
- (3) Dyrektywa 2009/45/WE wyłącza ze swojego zakresu stosowania statki pasażerskie nieposiadające napędu mechanicznego. Żaglowce nie powinny podlegać certyfikacji zgodnie z tą dyrektywą w przypadku gdy ich napęd mechaniczny jest przeznaczony wyłącznie do stosowania jako pomocniczy i w sytuacjach awaryjnych. Komisja powinna zatem ocenić potrzebę przyjęcia wspólnych europejskich wymogów dla tej kategorii statków pasażerskich do 2020 r.
- (4) Instalacje morskie są obsługiwane przez statki przewożące pracowników przemysłowych. Ci pracownicy przemysłowi są zobowiązani do pomyślnego ukończenia obowiązkowych szkoleń z zakresu bezpieczeństwa oraz do spełnienia określonych obowiązkowych kryteriów dotyczących stanu zdrowia. Powinni oni być zatem objęci innymi szczegółowymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa, wychodzącymi poza zakres stosowania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie i Komisja powinny aktywnie wspierać bieżące prace IMO w dziedzinie norm bezpieczeństwa dla statków obsługujących instalacje morskie, w myśl rezolucji IMO MSC.418(97).

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 167.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 23 października 2017 r.

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- (5) Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) wykazał, że nie wszystkie państwa członkowskie certyfikują statki z aluminium zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE. Stwarza to sytuacje nierówności zagrażające celowi, jakim jest osiągnięcie wspólnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów odbywających podróże krajowe w Unii. W celu uniknięcia niejednolitego stosowania, wynikającego z różnych interpretacji definicji aluminium jako równoważnego materiału oraz stosowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego, wynikających z różnych interpretacji zakresu stosowania dyrektywy, należy wyjaśnić definicję „równoważnego materiału” zawartą w dyrektywie 2009/45/WE. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyboru surowszych środków przeciwpożarowych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy dotyczącymi dodatkowych wymogów w zakresie bezpieczeństwa.
- (6) Znacząca liczba statków pasażerskich wykonanych ze stopów aluminium zapewnia regularne i częste połączenia morskie między różnymi portami na terytorium jednego państwa członkowskiego. Z uwagi na fakt, iż przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy spowodowałoby poważne konsekwencje dla takich operacji transportowych oraz powiązanych warunków społeczno-gospodarczych, a także konsekwencje finansowe i techniczne dla istniejących i nowych statków, te państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania prawa krajowego do takich statków pasażerskich, przez ograniczony okres, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.
- (7) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa, a tym samym podniesienia poziomu bezpieczeństwa, niektóre definicje i odniesienia należy zaktualizować oraz w większym stopniu dostosować do odpowiednich przepisów międzynarodowych lub unijnych. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie zmienić istniejącego zakresu stosowania dyrektywy 2009/45/WE. W szczególności definicja statku zabytkowego powinna być lepiej dostosowana do dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących kryteriów roku budowy i rodzaju materiału. Definicja jachtu rekreacyjnego i rekreacyjnej jednostki pływającej powinna być lepiej dostosowana do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (zwaną dalej „konwencją SOLAS z 1974 r.”).
- (8) W świetle zasady proporcjonalności trudne okazało się dostosowanie obecnych wymogów normatywnych wynikających z konwencji SOLAS z 1974 r. do małych statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów. Ponadto małe statki są przeważnie zbudowane z materiałów innych niż stal. W związku z tym jedynie bardzo ograniczona liczba takich statków została certyfikowana zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE. Wobec braku konkretnych zastrzeżeń związanych z bezpieczeństwem oraz odpowiednich norm przewidzianych w dyrektywie 2009/45/WE, statki o długości poniżej 24 metrów powinny być zatem wyłączone z zakresu stosowania tej dyrektywy i powinny podlegać szczegółowym normom bezpieczeństwa określonym przez państwa członkowskie, które są w stanie lepiej ocenić lokalne ograniczenia żeglugi dla tych statków w odniesieniu do odległości od wybrzeża lub portu oraz warunków pogodowych. Przy określaniu tych norm państwa członkowskie powinny uwzględnić wytyczne, które mają zostać opublikowane przez Komisję. Wytyczne te powinny w stosownych przypadkach uwzględniać wszelkie umowy i konwencje międzynarodowe IMO, a także unikać wprowadzania dodatkowych wymogów wykraczających poza obowiązujące przepisy międzynarodowe. Komisja jest wezwana do przyjęcia tych wytycznych w możliwie najkrótszym terminie.
- (9) W celu dalszego uproszczenia definicji obszarów morskich przewidzianych w dyrektywie 2009/45/WE oraz zminimalizowania obciążeń dla państw członkowskich, należy usunąć zbędne lub nieodpowiednie kryteria. Należy, przy jednoczesnym zachowaniu poziomu bezpieczeństwa, uprościć definicję obszarów morskich, na których statki klasy C i D mogą prowadzić działalność, poprzez usunięcie kryterium „z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd” oraz usunięcie „odległości do miejsca schronienia” do celów zdefiniowania obszarów morskich. Odpowiedniość danego wybrzeża jako miejsca schronienia to dynamiczny parametr, który może być oceniany tylko indywidualnie dla każdego przypadku przez państwa członkowskie. W razie konieczności wszelkie ograniczenia prowadzenia działalności dla danego statku związane z jego odległością od miejsca schronienia należy odnotować w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego.
- (10) Z uwagi na szczególne cechy geograficzne i pogodowe oraz dużą liczbę wysp, które muszą mieć zapewnione regularne i częste połączenia transportowe w Grecji – zarówno ze stałym lądem, jak i między nimi – oraz wynikającą z tego wysoką liczbę możliwych połączeń morskich, Grecja powinna mieć możliwość odstąpienia od wymogu ustanowienia obszarów morskich. Zamiast tego należy zezwolić Grecji na klasyfikowanie statków pasażerskich w zależności od poszczególnych szlaków morskich, na których pływają, przy jednoczesnym zachowaniu tych samych kryteriów dotyczących klas statków pasażerskich i tych samych norm bezpieczeństwa.
- (11) W celu uniknięcia niezamierzonych negatywnych skutków obecnych przepisów, zgodnie z którymi przebudowane statki towarowe nie mogą być uważane za nowe statki pasażerskie, należy wyjaśnić, że wymogi dotyczące przebudowy stosuje się nie tylko do istniejących statków pasażerskich, ale do każdego statku.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

- (12) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE ⁽¹⁾ państwo portu może przeprowadzić inspekcję statku pasażerskiego lub szybkiej jednostki pasażerskiej pływających pod banderą inną niż bandera państwa portu, gdy odbywają podróże krajowe, a zatem szczególne przepisy art. 5 ust. 3 dyrektywy 2009/45/WE są zbędne i powinny zostać skreślone.
- (13) W związku z różnicami w podejściu między wymogami konwencji SOLAS z 1974 r. dotyczącymi stateczności w stanie uszkodzonym a szczególnymi unijnymi wymogami dotyczącymi stateczności w stanie uszkodzonym w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro zawartymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE ⁽²⁾, należy ocenić potrzebę istnienia dyrektywy 2003/25/WE i jej wartość dodaną w oparciu o to, czy wspomniane wymogi konwencji SOLAS z 1974 r. zapewniają ten sam poziom bezpieczeństwa.
- (14) Aby zwiększyć przejrzystość oraz ułatwić powiadamianie przez państwa członkowskie o zwolnieniach, środkach równoważnych i dodatkowych środkach bezpieczeństwa Komisja powinna utworzyć i utrzymywać bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych środków. Przyjęte środki powinny być udostępniane publicznie.
- (15) Z uwagi na zmiany wprowadzone na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) należy odpowiednio zaktualizować uprawnienia powierzone Komisji w celu wykonania dyrektywy 2009/45/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (16) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz doświadczeń, a także w celu zwiększenia przejrzystości, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do niestosowania, w razie potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy, zmian instrumentów międzynarodowych oraz w odniesieniu do aktualizowania wymogów technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (17) Specyficzne odniesienia w art. 14 do bieżących prac w ramach IMO stały się nieaktualne, dlatego też artykuł ten należy skreślić. Jednakże ogólne cele działań międzynarodowych służących zwiększeniu bezpieczeństwa statków pasażerskich oraz stworzeniu równych warunków działania pozostają istotne i powinny być realizowane, zgodnie z Traktatami. W tym celu państwa członkowskie i Komisja powinny prowadzić w ramach IMO prace służące wprowadzeniu zmian do prawideł konwencji SOLAS z 1974 r. oraz ulepszeniu tych prawideł.
- (18) Ważne jest, aby wszelkie sankcje wprowadzane przez państwa członkowskie były właściwie wdrażane oraz aby były one skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.
- (19) Biorąc pod uwagę pełny cykl monitorowania poprzez wizyty Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania dyrektywy 2009/45/WE do dnia 21 grudnia 2026 r. oraz przedstawić w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.
- (20) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów niniejszej dyrektywy. Oznacza to, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
- (21) Czynniki ludzkie jest jednym z podstawowych elementów bezpieczeństwa statku i związanych z tym procedur. Aby utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa, niezbędne jest uwzględnienie związku między bezpieczeństwem, życiem na pokładzie, warunkami pracy i szkoleniem, w tym szkoleniem związanym z transgranicznymi operacjami ratunkowymi i w sytuacjach awaryjnych zgodnie z wymogami międzynarodowymi. Państwa członkowskie i Komisja powinny zatem odgrywać proaktywną rolę na szczeblu międzynarodowym w celu monitorowania i poprawy wymiaru społecznego w odniesieniu do marynarzy na pokładach statków.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (22) Aby ułatwić proces wdrażania, EMSA powinna wspierać Komisję i państwa członkowskie zgodnie z odpowiednimi przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002 ⁽¹⁾.
- (23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/45/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/45/WE

W dyrektywie 2009/45/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) »międzynarodowe konwencje« oznaczają następujące konwencje, włącznie z protokołami i zmianami do nich, w ich zaktualizowanych wersjach:

(i) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (konwencja SOLAS z 1974 r.);
oraz

(ii) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) »Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym« oznacza »Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym dla wszystkich typów statków, o których mowa w instrumentach IMO« zawarty w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.749(18) z dnia 4 listopada 1993 r. lub »Międzynarodowy kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym z 2008 r.« zawarty w rezolucji IMO MSC.267(85) z dnia 4 grudnia 2008 r., w ich zaktualizowanych wersjach”;

c) lit. g) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) ich prędkość maksymalna, określona w pkt 1.4.30 Kodeksu jednostek szybkich z 1994 r. i w pkt 1.4.38 Kodeksu jednostek szybkich z 2000 r., jest mniejsza niż 20 węzłów”;

d) lit. m) otrzymuje brzmienie:

„m) »wysokość dziobnicy« oznacza wysokość dziobnicy określoną w prawidło 39 Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.”;

e) w lit. q) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„q) »obszar morski« oznacza każdy obszar morski lub szlak morski ustalony na podstawie art. 4”;

f) lit. r) otrzymuje brzmienie:

„r) »obszar portowy« oznacza obszar, inny niż obszar morski ustalony zgodnie z art. 4, ustanowiony przez państwo członkowskie sprawujące nad nim jurysdykcję, który rozciąga się do najbardziej oddalonych stałych urządzeń portowych będących integralną częścią systemu portowego lub do granic określonych przez naturalną strukturę geograficzną osłaniającą ujście rzeki lub inny podobny obszar osłonięty”;

g) skreśla się lit. s);

h) lit. u) otrzymuje brzmienie:

„u) »państwo portu« oznacza państwo członkowskie, z którego lub do którego portu lub portów odbywają podróże krajowe statek lub jednostka pływające pod banderą inną niż bandera tego państwa członkowskiego”;

i) lit. v) otrzymuje brzmienie:

„v) »uznana organizacja« oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 (*);

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11).”;

(1) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

- j) lit. y) otrzymuje brzmienie:
- „y) »osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się« oznaczają osoby, które mają szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, w tym osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z uszkodzeniem narządów zmysłów oraz osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;”;
- k) dodaje się litery w brzmieniu:
- „z) »żaglowiec« oznacza statek o napędzie żaglowym, nawet jeśli jest on wyposażony w napęd mechaniczny do celów pomocniczych i do stosowania w sytuacjach awaryjnych;
- za) »równoważny materiał« oznacza stop aluminium lub każdy inny niepalny materiał, który sam lub na skutek pokrycia izolacją wykazuje na końcu mającej zastosowanie ekspozycji w standardowej próbie ogniowej właściwości strukturalne i odporność równorzędne ze stalą;
- zb) »standardowa próba ogniowa« oznacza badanie, w którym próbki odpowiednich grodzi lub pokładów poddawane są w piecu badawczym działaniu temperatur odpowiadających w przybliżeniu krzywej przyrostu temperatury w czasie zgodnie z metodą badania określoną w Międzynarodowym kodeksie stosowania procedur prób ogniowych z 2010 r. zawartym w rezolucji IMO MSC.307(88) z dnia 3 grudnia 2010 r., w jego zaktualizowanej wersji;
- zc) »statek zabytkowy« oznacza każdy rodzaj historycznego statku pasażerskiego zaprojektowanego przed 1965 r. oraz repliki tych statków zbudowane głównie z oryginalnych materiałów, w tym również statki przeznaczone do wspierania i propagowania tradycyjnych umiejętności i praktyk żeglarskich, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami praktyk żeglarskich i techniki;
- zd) »jacht rekreacyjny lub rekreacyjna jednostka pływająca« oznacza statek niezaangażowany w działalność gospodarczą, niezależnie od rodzaju jego napędu;
- ze) »łódź typu tender« oznacza przewożoną statkiem łódź używaną do transferu więcej niż 12 pasażerów z unieruchomionego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
- zf) »statek obsługujący instalacje morskie« oznacza statek wykorzystywany do transportu i zakwaterowania pracowników przemysłowych, którzy nie wykonują na pokładzie pracy mającej istotne znaczenie na potrzeby statku;
- zg) »jednostka obsługująca instalacje morskie« oznacza jednostkę wykorzystywaną do transportu i zakwaterowania pracowników przemysłowych, którzy nie wykonują na pokładzie pracy mającej istotne znaczenie na potrzeby jednostki;
- zh) »naprawy, zmiany i przebudowy o większym zakresie« oznaczają jedno z następujących działań:
- każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, taką jak przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródokręcia,
 - każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na danym statku, taką jak przebudowa pokładu przeznaczonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,
 - każdą zmianę znacznie wydłużającą długość okresu eksploatacji statku, taką jak odnowienie pomieszczeń do zakwaterowania pasażerów na całym jednym pokładzie,
 - każdą przebudowę jakiegokolwiek rodzaju statku na statek pasażerski.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do następujących statków i jednostek pasażerskich, niezależnie od ich bandery, gdy odbywają podróże krajowe:

- a) nowych i istniejących statków pasażerskich o długości co najmniej 24 metrów;
- b) szybkich jednostek pasażerskich.

Każde państwo członkowskie – jako państwo portu – zapewnia, aby statki pasażerskie i szybkie jednostki pasażerskie pływające pod banderą państwa niebędącego państwem członkowskim w pełni spełniały wymogi niniejszej dyrektywy, zanim będą mogły odbywać podróże krajowe w tym państwie członkowskim.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- a) statków pasażerskich, które są:
 - (i) okrętami wojennymi lub transportowcami;
 - (ii) żaglowcami;

- (iii) statkami o napędzie innym niż mechaniczny;
 - (iv) statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i nieobjętymi normami dotyczącymi jednostek szybkich (rezolucja MSC 36(63) lub MSC.97(73)) lub statków niewypornościowych (rezolucja A.373 (X));
 - (v) statkami drewnianymi o prymitywnej konstrukcji;
 - (vi) statkami zabytkowymi;
 - (vii) jachtami rekreacyjnymi;
 - (viii) statkami, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych;
 - (ix) statkami obsługującymi instalacje morskie; lub
 - (x) łodziami typu tender;
- b) szybkich jednostek pasażerskich, które są:
- (i) jednostkami wojennymi lub przeznaczonymi do przewozu oddziałów wojska;
 - (ii) rekreacyjnymi jednostkami pływającymi,
 - (iii) jednostkami, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych; lub
 - (iv) jednostkami obsługującymi instalacje morskie.

3. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które nie mają statków ani jednostek pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy z wyjątkiem obowiązku określonego w akapicie drugim.

Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z takiego odstępstwa, powiadamiają o tym Komisję najpóźniej w dniu 21 grudnia 2019 r., jeżeli warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Takie państwa członkowskie nie mogą pozwalać statkom ani jednostkom pasażerskim, objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod ich banderą do czasu dokonania przez te państwa transpozycji niniejszej dyrektywy oraz jej wdrożenia.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Kategoryzacja obszarów morskich i klasy statków pasażerskich

1. Obszary morskie dzielą się na następujące kategorie:

»obszar A«	oznacza obszar morski poza obszarami B, C, i D;
»obszar B«	oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 20 mil od brzegu, przy średnim poziomie pływu, lecz znajdujący się poza obszarami morskimi C i D;
»obszar C«	oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 5 mil od brzegu, przy średnim poziomie pływu, lecz znajdujący się poza obszarem morskim D, jeżeli taki istnieje. Dodatkowo prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 metra musi być mniejsze niż 10 % w okresie jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub w konkretnym okresie w przypadku eksploatacji sezonowej, na przykład w okresie letnim;
»obszar D«	oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 3 mile od brzegu, przy średnim poziomie pływu. Dodatkowo prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 1,5 metra musi być mniejsze niż 10 % w okresie jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub w konkretnym okresie w przypadku eksploatacji sezonowej, na przykład w okresie letnim.

2. Każde państwo członkowskie:
- ustala i uaktualnia w razie potrzeby wykaz obszarów morskich znajdujących się pod jego jurysdykcją;
 - określa wewnętrzną granicę obszaru morskiego znajdującego się najbliżej linii jego wybrzeża;
 - ogłasza wykaz w publicznej bazie danych dostępnej na stronie internetowej właściwych organów administracji morskiej;
 - powiadamia Komisję o miejscu, w którym znajdują się takie informacje, oraz o zmianach wprowadzanych do wykazu.
3. Na zasadzie odstępstwa od obowiązku ustalenia wykazu obszarów morskich, Grecja może ustalić, oraz w razie potrzeby uaktualniać, wykaz szlaków morskich obejmujący szlaki morskie w Grecji, przy wykorzystaniu odpowiednich kryteriów dla kategorii określonych w ust. 1.

4. W zależności od obszaru morskiego, na którym mogą pływać, statki pasażerskie dzielą się na następujące klasy:

»klasa A«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarach A, B, C i D;
»klasa B«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarach B, C i D;
»klasa C«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarach C i D;
»klasa D«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarze D.

5. Do szybkich jednostek pasażerskich zastosowanie mają kategorie określone w rozdziale 1 (1.4.10) i (1.4.11) Kodeksu jednostek szybkich z 1994 r. lub rozdziale 1 (1.4.12) i (1.4.13) Kodeksu jednostek szybkich z 2000 r.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie, działające jako państwo portu, uznaje certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej oraz zezwolenie na eksploatację wydane przez inne państwo członkowskie dla szybkiej jednostki pasażerskiej gdy odbywa podróże krajowe lub certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego, o którym mowa w art. 13, wydany przez inne państwo członkowskie dla statków pasażerskich gdy odbywają podróże krajowe.”;

b) skreśla się ust. 3;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wyposażenie morskie zgodne z wymogami ustanowionymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE (*) uznaje się za zgodne z wymogami niniejszej dyrektywy.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146).”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) konstrukcja i konserwacja kadłuba, głównych i pomocniczych maszyn, instalacji elektrycznych i automatycznych muszą odpowiadać normom klasyfikacyjnym, zgodnie z regułami uznanej organizacji lub równoważnymi regułami stosowanymi przez administrację zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE (*);

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).”;

(ii) skreśla się lit. c);

b) w ust. 2 lit. b):

— skreśla się ppkt (ii),

— ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) niezależnie od ppkt (i) nowe statki pasażerskie klasy D zwolnione są z wymogu dotyczącego minimalnej wysokości dziobnicy ustanowionej w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.”;

c) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) istniejące statki pasażerskie klasy C i D spełniają poszczególne właściwe wymogi przepisów niniejszej dyrektywy, a także, w zakresie nieobjętym tymi wymogami, przepisy administracji państwa bandery; przepisy te muszą zapewniać poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi określone w załączniku I w rozdziałach II-1 i II-2, przy uwzględnieniu szczególnych lokalnych warunków eksploatacji w obrębie obszarów morskich, na których statki takich klas mogą pływać; przed rozpoczęciem podróży krajowych przez istniejące statki pasażerskie klasy C i D administracja państwa bandery uzyskuje zgodę państwa portu dotyczącą takich przepisów;

d) w przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że przepisy wymagane zgodnie z lit. c) przez administrację państwa portu nie są racjonalne, bezzwłocznie powiadamia o tym Komisję. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, zawierające jej decyzję dotyczącą tego, czy przepisy te są racjonalne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.”;

(ii) skreśla się lit. e) i f);

d) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. a) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— w całości spełniają wymogi kodeksu bezpieczeństwa mającego zastosowanie do jednostek dynamicznie unoszonych zawarte w rezolucji IMO A.373(10), w jego zaktualizowanej wersji;”;

(ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) konstrukcja i konserwacja szybkich jednostek pasażerskich i ich wyposażenia są zgodne z regułami klasyfikacji jednostek szybkich stosowanymi przez uznaną organizację lub równoważnymi regułami stosowanymi przez administrację zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE.”;

e) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„5. Naprawy, zmiany i przebudowy o większym zakresie dotyczące nowych i istniejących statków, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, muszą spełniać wymogi dla nowych statków określone w ust. 2 lit. a); zmian wprowadzonych na statku, których celem jest wyłącznie poprawa możliwości przetrwania, nie uważa się za przebudowy o większym zakresie.

6. Statki zbudowane z równoważnego materiału przed dniem 20 grudnia 2017 r. muszą spełniać wymogi niniejszej dyrektywy do dnia 22 grudnia 2025 r.

7. Na zasadzie odstępstwa od niniejszej dyrektywy państwo członkowskie z ponad 60 statkami pasażerskimi zbudowanymi ze stopu aluminium pływającymi pod jego banderą w dniu 20 grudnia 2017 r. może zwolnić z przepisów niniejszej dyrektywy następujące statki pasażerskie na następujące okresy:

a) statki pasażerskie klasy B, C i D zbudowane ze stopu aluminium po dniu 20 grudnia 2017 r., na okres 10 lat po tym dniu; oraz

b) statki pasażerskie klasy B, C i D zbudowane ze stopu aluminium przed dniem 20 grudnia 2017 r., na okres 12 lat po tym dniu,

pod warunkiem że statki te pływają wyłącznie między portami tego państwa członkowskiego.

Każde państwo członkowskie, które chce skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia Komisję o zamiarze skorzystania z niego do dnia 21 grudnia 2019 r., a także informuje Komisję o jego treści. Powiadamia również Komisję o każdej kolejnej zmianie. Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie zgodnie z art. 9 ust. 4.”;

6) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki pasażerskie typu ro-ro klasy C, których stępki zostały położone lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub po tym dniu, oraz wszystkie statki pasażerskie typu ro-ro klas A i B muszą spełniać wymogi art. 6, 8 oraz 9 dyrektywy 2003/25/WE.”;

b) skreśla się ust. 2;

7) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 skreśla się akapit drugi;

b) skreśla się ust. 4;

8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwo członkowskie może, postępując zgodnie z procedurą określoną w ust. 4, przyjąć środki równoważne w odniesieniu do niektórych szczegółowych wymogów niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że takie środki równoważne będą przynajmniej w takim samym stopniu skuteczne jak takie wymogi.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwo członkowskie, które korzysta z praw przyznanych w ust. 1, 2 lub 3, postępuje zgodnie z przepisami akapitów od drugiego do siódmego niniejszego ustępu.

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach, które zamierza przyjąć i dołącza do tego powiadomienia szczegółowe informacje wystarczające do potwierdzenia, że odpowiedni poziom bezpieczeństwa zostanie utrzymany.

Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od dnia powiadomienia Komisja przyjmie akty wykonawcze zawierające jej decyzję, że zaproponowane środki nie znajdują uzasadnienia, wspomniane państwo członkowskie jest zobowiązane do zmiany zaproponowanych środków lub odstąpienia od ich przyjęcia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Przyjmowane środki określa się we właściwych przepisach krajowych i powiadamia się o nich Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie.

Wszystkie takie środki mają zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich tej samej klasy lub do jednostek użytkowanych w tych samych określonych warunkach, bez dyskryminacji ze względu na ich banderę, przynależność państwową lub miejsce siedziby ich armatora.

Środki, o których mowa w ust. 3, stosuje się tylko tak długo, jak statek lub jednostka eksploatowane są w określonych warunkach.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, o których mowa w akapicie drugim i czwartym, za pośrednictwem bazy danych utworzonej i utrzymywanej w tym celu przez Komisję, do której Komisja i państwa członkowskie mają dostęp. Komisja udostępnia przyjęte środki na publicznie dostępnej stronie internetowej.”;

c) ust. 5 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję dotyczącą tego, czy decyzja państwa członkowskiego o zawieszeniu eksploatacji takiego statku lub jednostki, lub wprowadzająca środki dodatkowe jest uzasadniona istnieniem poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa osób lub mienia, lub dla środowiska, oraz – jeżeli zawieszenie lub wprowadzenie środków nie znajduje uzasadnienia – zawierające jej decyzję wymagającą od danego państwa członkowskiego wycofania zawieszenia lub środków. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.”;

9) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) szczegółowe odniesienia do »międzynarodowych konwencji« oraz rezolucji IMO, o których mowa w art. 2 lit. g), m), q) oraz zb), art. 3 ust. 2 lit. a), art. 6 ust. 1 lit. b) oraz art. 6 ust. 2 lit. b).”;

b) w ust. 2:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) poprawienia charakterystyk technicznych zawartych w zmianach dokonanych w międzynarodowych konwencjach w odniesieniu do statków klas B, C i D i jednostek, w świetle doświadczeń;”;

(ii) dodaje się litery w brzmieniu:

„c) uproszczenia i wyjaśnienia elementów technicznych, w świetle doświadczeń związanych z ich wdrażaniem;

d) uaktualnienia odniesień do innych unijnych instrumentów mających zastosowanie do krajowych statków pasażerskich.”;

c) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w celu przyjęcia zmian do niniejszej dyrektywy, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

4. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należycie uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego, zdrowia, życia na pokładzie lub warunków pracy, lub dla środowiska morskiego, lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a zmieniających niniejszą dyrektywę, tak aby do celów niniejszej dyrektywy nie stosować zmiany w międzynarodowych instrumentach, o której mowa w art. 2.

Te akty delegowane przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany lub przed przewidzianą datą wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub stosowania zmiany danego instrumentu międzynarodowego.”;

10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 3 i 4, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 3 i 4, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 20 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10 ust. 3 i 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 ust. 3 lub 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

11) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

b) skreśla się ust. 3;

12) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdy statek pasażerski poddawany jest przez administrację państwa bandery przeglądom określonym w lit. a), b) i c):

a) wstępnemu przeglądowi przed rozpoczęciem eksploatacji statku;

b) okresowemu przeglądowi przeprowadzanemu raz na 12 miesięcy; oraz

c) dodatkowym przeglądem przeprowadzanym w zależności od potrzeb.”;

b) skreśla się ust. 2;

13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wszystkie nowe i istniejące statki pasażerskie spełniające wymogi niniejszej dyrektywy muszą posiadać certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego zgodnie z niniejszą dyrektywą. Certyfikat ma format określony w załączniku II. Certyfikat ten wydawany jest przez administrację państwa bandery po przeprowadzeniu wstępnego przeglądu, zgodnie z art. 12 ust. 1 lit. a).”;

b) w ust. 3 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację szybkiej jednostki pasażerskiej odbywającej podróże krajowe w państwie portu administracja państwa bandery uzgadnia z państwem portu wszelkie warunki eksploatacji danej jednostki w tym państwie. Administracja państwa bandery wymienia wszelkie takie warunki w zezwoleniu na eksploatację.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dodatkowe środki bezpieczeństwa, środki równoważne i zwolnienia przyznane statkom lub jednostkom na podstawie oraz zgodnie z art. 9 ust. 1, 2 i 3 wymienia się w certyfikacie wydanym dla statku lub jednostki.”;

14) uchyla się art. 14;

15) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Przegląd

Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 22 grudnia 2026 r.”;

16) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w rozdziale II-2 część A pkt 13.1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Na wszystkich statkach wywieszają się na stałe ogólne plany sytuacyjne przeznaczone dla informacji oficerów statku, z zaznaczeniem na każdym pokładzie posterunków dowodzenia, sekcji przeciwpożarowych oddzielonych za pomocą przegród klasy »A«, sekcji oddzielonych za pomocą przegród klasy »B«, łącznie ze szczegółami dotyczącymi instalacji wykrywania i sygnalizacji pożaru, instalacji tryskaczowej, sprzętu gaśniczego, środków dostępu do poszczególnych przedziałów, pokładów itp. oraz systemu wentylacyjnego, wraz ze szczegółami usytuowania urządzeń sterujących wentylatorów, kłap oraz numerów identyfikacyjnych wentylatorów obsługujących poszczególne sekcje. Inna możliwość polega na dopuszczeniu, aby wyżej wymienione dane były wydane w postaci broszury, której egzemplarz powinien otrzymać każdy oficer, a jeden egzemplarz powinien być stale do dyspozycji w łatwo dostępnym miejscu na statku. Plany i broszury aktualizuje się, a wszelkie zmiany nanosi się na bieżąco. Opisy na planach i broszurach muszą być w języku urzędowym państwa bandery. Jeśli nie jest to język angielski lub francuski, załącza się tłumaczenie na jeden z tych języków. W przypadku, gdy statek odbywa podróże krajowe w innym państwie członkowskim, dołącza się również tłumaczenie na język urzędowy tego państwa portu, o ile nie jest to język angielski ani francuski.”;

- b) w akapicie pierwszym przypisu 1 do tabeli zamieszczonej w rozdziale III pkt 2 część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Jednostkami ratunkowymi mogą być łodzie ratunkowe lub tratwy ratunkowe, lub ich kombinacja zgodnie z prawidłem III/2.2. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętym charakterem żeglugi lub sprzyjającymi warunkami klimatycznymi na obszarze eksploatacji, z uwzględnieniem zaleceń IMO zawartych w okólniku MSC/Circ.1046, administracja państwa bandery może dopuścić, o ile państwo członkowskie portu nie wyrazi sprzeciwu:”.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 21 grudnia 2019 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 21 grudnia 2019 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. MAASIKAS

Przewodniczący
