



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.6.2016 r.
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1 Przyczyny i cele wniosku

Zgodnie z duchem realizowanego przez Komisję programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) Komisji oraz Programu lepszego stanowienia prawa, a także jako element bezpośredniej reakcji na wyniki kontroli skuteczności unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich¹, Komisja przedstawia zestaw propozycji, których celem jest wprowadzenie w życie wskazanych możliwości uproszczenia.

Celem tej zmiany jest uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich, aby (i) utrzymać unijne przepisy, w przypadkach gdy są potrzebne i proporcjonalne; (ii) zapewnić ich właściwe stosowanie; oraz (iii) wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków i występowanie niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Nadrzędnym celem jest stworzenie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które byłyby łatwiejsze do stosowania, monitorowania i egzekwowania i zwiększyły tym samym ogólny poziom bezpieczeństwa.

Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE² wprowadzono, aby osiągnąć wysoki poziom bezpieczeństwa i znieść przeszkody w handlu przez ustanowienie zharmonizowanych na odpowiednim poziomie norm bezpieczeństwa dla statków i jednostek pasażerskich wykonujących usługi krajowe. Do niniejszej dyrektywy na poziomie unijnym włączono w odniesieniu do rejsów krajowych przepisy konwencji SOLAS, która ustanawia szczegółowe wymagania techniczne dotyczące budowy statków, stabilności, ochrony przeciwpożarowej i wyposażenia ratunkowego. Ma ona zastosowanie odpowiednio do statków wykonanych ze stali lub równoważnego materiału i jednostek szybkich. Ponadto zawiera ona szczegółowe wymagania dotyczące dostępu i informowania osób o ograniczonej możliwości poruszania się lub osób niepełnosprawnych.

Dyrektywą 2009/45/WE wprowadzono wspólny wysoki poziom bezpieczeństwa w całej UE; przyniosła ona również znaczne korzyści dla rynku wewnętrznego. Z drugiej strony doświadczenie pokazało, że wykonywanie dyrektywy od momentu wejścia w życie poprzedniej dyrektywy w 1998 r.³ wywołało wiele pytań odnośnie do jasności i adekwatności niektórych jej definicji, zakresu i procedur.

Ponadto kilka kluczowych aspektów bezpieczeństwa dotyczących małych statków poniżej 24 metrów długości nie zostało zharmonizowanych, co stanowi odzwierciedlenie większej wrażliwości tych statków na lokalne warunki eksploatacji. Ponadto dyrektywa umożliwiła już państwom członkowskim stosowanie przepisów krajowych, w przypadku gdy państwa te uznają, że zharmonizowane normy dotyczące małych statków są niewykonalne lub nieracjonalne. W związku z tym kontrola sprawności wykazała, że dyrektywa obowiązuje obecnie jedynie 70 spośród 1950 małych statków, w odniesieniu do których kluczowe aspekty bezpieczeństwa zostały już określone przez państwa członkowskie. W związku z tym takie wymagania należy poddać ponownej ocenie.

¹ Jej wyniki zostały przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w dniu 16 października 2015 r. (COM(2015)508).

² 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).

³ Tj. dyrektywy 98/18/WE; dyrektywa 2009/45/WE stanowi jej przekształconą wersję.

Ponadto kontrola sprawności wykazała, że kilka państw członkowskich dopuszcza na mocy tej dyrektywy statki z aluminium, natomiast kilka innych tak nie postępuje. Powoduje to nierówności zagrażające celowi, jakim jest osiągnięcie wspólnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów odbywających podróże krajowe w państwach członkowskich UE. Wynika to z różnej interpretacji zakresu dyrektywy w odniesieniu do definicji „równoważnego materiału” i stosowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

Proponuje się zatem wyjaśnienie i uproszczenie przepisów i norm bezpieczeństwa dotyczących statków pasażerskich, tak aby były one zgodnie z programem REFIT Komisji, łatwiejsze do zaktualizowania, monitorowania i wyegzekwowania. W celu zwiększenia jasności i pewności prawa wniosek eliminuje również szereg nieaktualnych, zbędnych i niespójnych odniesień prawnych.

Wniosek zawiera zmiany odpowiednich definicji i wymogów dyrektywy 2009/45/WE.

Ponadto wniosek przewiduje dostosowanie dyrektywy 2009/45/WE do zmian wprowadzonych Traktatem z Lizbony w odniesieniu do uprawnień Komisji do przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych.

1.2 Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Wniosek jest w pełni zgodny z wnioskami w sprawie uproszczeń zmieniającymi dyrektywę Rady 98/41/WE⁴ oraz wnioskiem zastępującym dyrektywę Rady 1999/35/WE⁵. Wniosek jest w pełni zgodny z zaleceniami kontroli sprawności i białą księgą z 2011 r. w sprawie przyszłości transportu⁶, w której uznano potrzebę zmodernizowania obecnych unijnych ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich.

1.3 Spójność z innymi politykami Unii

Wniosek stanowi element realizacji przyjętego przez Komisję Programu lepszego stanowienia prawa poprzez zapewnienie, że obowiązujące przepisy są jasne i proste; wniosek nie tworzy zbędnych obciążeń i nadąża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Wniosek stanowi również realizację celów strategii dotyczącej transportu morskiego⁷ do 2018 r. poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług promowych w regularnym wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim.

⁴ Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

⁵ Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1).

⁶ Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM/2011/0144).

⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (COM/2009/0008).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

2.1 Podstawa prawna

Z uwagi na fakt, że niniejszy wniosek dotyczy zastąpienia dyrektywy, podstawą prawną pozostaje art. 100 ust. 2 TFUE (dawny art. 80 ust. 2 TWE), w którym ustanowiono środki w zakresie transportu morskiego.

2.2 Pomocniczość

Dyrektywa 2009/45/WE jest w dużej mierze wzorowana na wymogach międzynarodowych i kształtowana zgodnie z nimi; stanowi ona także reakcję na szereg katastrof morskich, w których zginęli ludzie. Wprowadzie na mocy międzynarodowych przepisów w zakresie bezpieczeństwa, takich jak konwencja SOLAS, ustanowiono wspólne normy bezpieczeństwa dla statków odbywających rejsy międzynarodowe, nie mają one jednak zastosowania do statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe.

Wniosek gwarantuje, że wspólny poziom bezpieczeństwa ustanowiony dyrektywą 2009/45/WE w odniesieniu do statków odbywających rejsy krajowe w ramach UE zostaje zachowany, czego nie można by osiągnąć w drodze jednostronnego działania na szczeblu państw członkowskich. Jednocześnie we wniosku ponownie podkreślono konieczność różnic w normach i ich wartość dodaną, jeżeli wymagają tego miejscowe warunki działalności.

Uwzględniając cel związany z rynkiem wewnętrznym i swobodą świadczenia usług transportu morskiego w obrębie państw członkowskich, wniosek zapewnia również, że dyrektywa 2009/45/WE nadal ułatwia transfer statków między rejestrami krajowymi i umożliwia konkurencję na trasach krajowych na równych zasadach, bez uszczerbku dla poziomu bezpieczeństwa.

2.3 Proporcjonalność

Jak wskazują statystyki wypadków, obowiązujące przepisy zapewniły wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów. Koszt związany z unijnymi normami bezpieczeństwa okazał się proporcjonalny w porównaniu z kosztem ponoszonym z tytułu norm krajowych, których stosowanie w przeciwnym wypadku byłoby konieczne. Szacunkowe różnice w kosztach regulacyjnych z stanowią jedynie niewielką część w porównaniu z całkowitymi kosztami budowy, eksploatacji i utrzymania.

Oprócz wyjaśnienia szeregu definicji, celem tej inicjatywy dotyczącej uproszczenia jest usunięcie niektórych zbędnych wymogów bez uszczerbku dla wysokiego poziomu bezpieczeństwa. W związku z tym wniosek wyłącza statki o długości poniżej 24 metrów długości z zakresu dyrektywy 2009/45/WE. Biorąc pod uwagę że małe statki są głównie budowane z materiałów innych niż stal, zdecydowana większość floty nie jest obecnie objęta zharmonizowanymi unijnymi normami bezpieczeństwa (96 %). Oznacza to, że większość statków o długości poniżej 24 m jest już dopuszczona zgodnie z przepisami krajowymi.

Ponadto statki te są budowane w celu zapewnienia szerokiej gamy usług (np. rejsy dzienne lub nocne, dzienne turystyczne rejsy wycieczkowe, zawijanie do portów narzucających szczególne ograniczenia lub wyposażonych w specjalną infrastrukturę), które wymagają znacznego zróżnicowania modeli i rozwiązań technicznych. Wskutek tego określenie wspólnego zestawu zasad odpowiadających takiej różnorodności usług w odniesieniu do mniejszych statków stanowi ogromne wyzwanie.

Obecne podejście regulacyjne dyrektywy 2009/45/WE obejmujące standardy normatywne przeznaczone głównie dla statków ze stali (lub aluminium) zostało zatem poddane ponownej

ocenie w odniesieniu do takich statków. Ponadto odnotowane wypadki małych statków nieobjętych zakresem stosowania norm unijnych nie budzą szczególnych obaw w zakresie bezpieczeństwa (5 ofiar śmiertelnych w ciągu ostatnich 4 lat, wszystkie na skutek wypadków przy pracy). Poza tym, w przeciwieństwie do większych statków, małe statki są przede wszystkim eksploatowane w tym samym państwie członkowskim do końca okresu eksploatacji, a ich transfer między państwami członkowskimi jest ograniczony.

2.4 Wybór instrumentu

Zgodnie z zasadą proporcjonalności dyrektywę nadal uważa się za najodpowiedniejszą formę regulacji, prowadzącą do osiągnięcia założonych celów. Określa się w niej wspólne zasady i ujednolicony poziom bezpieczeństwa, zapewnia egzekwowanie przepisów, ale pozostawia państwom członkowskim wybór praktycznych i technicznych procedur stosowanych w każdym z nich.

Za najodpowiedniejsze rozwiązanie prawne uznano wniosek zmieniający dyrektywę 2009/45/WE. Alternatywne rozwiązanie wniosku dotyczącego nowej dyrektywy odrzucono ze względu na ograniczoną liczbę wyraźnie określonych zmian do obowiązującej dyrektywy.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

3.1 Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Kontrola sprawności wykazała, że kluczowe cele unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich odnoszące się do bezpieczeństwa pasażerów i rynku wewnętrznego są ogólnie spełniane i nadal pozostają niezwykle istotne. Unijne ramy prawne bezpieczeństwa statków pasażerskich doprowadziły do osiągnięcia wspólnego poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do statków pasażerskich w UE i równych warunków dla przewoźników, a także do zwiększenia transferu statków między państwami członkowskimi. Kontrola sprawności wykazała również, że istnieje możliwość dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa oraz efektywności i proporcjonalności niektórych wymogów regulacyjnych. Zalecenia, aby uprościć, doprecyzować i uchylić szereg niejednoznacznych, przestarzałych lub pokrywających się wymogów, sformułowano w różnych obszarach:

- a) z zakresu dyrektywy 2009/45/WE należy wyłączyć statki pasażerskie o długości poniżej 24 m oraz należy rozważyć opracowanie, na podstawie wymogów funkcjonalnych oraz jako część standardowych ram ukierunkowanych na osiągnięcie celu, wytycznych lub norm dla małych statków oraz statków wybudowanych z materiałów innych niż stal lub równoważne materiały;
- b) należy doprecyzować zakres dyrektywy, mianowicie:
 - wyjaśnić, że do celów dyrektywy 2009/45/WE aluminium jest materiałem równorzędnym ze stalą, oraz doprecyzować odpowiednie wymogi dotyczące izolacji pożarowej (np. określenie pomieszczeń, które należy dodatkowo chronić przed pożarem);
 - doprecyzować, że statki obsługujące morskie instalacje farm wiatrowych nie wchodzi w zakres dyrektywy 2009/45/WE;
 - wyjaśnić, że statki zabytkowe nie wchodzi w zakres dyrektywy 2009/45/WE i doprecyzować ich definicję;

- c) należy doprecyzować i uprościć definicję obszarów morskich w dyrektywie 2009/45/WE poprzez:
- skreślenie sformułowania „z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd”;
 - usunięcie pojęcia „miejsca schronienia”.

3.2 Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Ze względu na techniczny charakter przewidywanych propozycji za najodpowiedniejsze narzędzie uznano ukierunkowane konsultacje. Przeprowadzono konsultacje z ekspertami krajowymi w ramach grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Zorganizowano warsztaty, do udziału w których zaproszono państwa członkowskie oraz stowarzyszenia branżowe i stowarzyszenia pasażerów. Planowane środki były wielokrotnie prezentowane. Ponadto opublikowanie na portalu Europa planu działania⁸ umożliwiło wszystkim zainteresowanym stronom zgłoszenie uwag za pośrednictwem internetowego formularza odpowiedzi.

Podsumowanie konsultacji oraz szczegółowe informacje na temat uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji zamieszczono w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek. Przewidywane środki upraszczające zostały poparte przez znaczną większość ekspertów krajowych, chociaż zgłoszono szereg uwag, jeśli chodzi o dokładne brzmienie niektórych propozycji. Wszystkie propozycje zostały uważnie zbadane i wnioski zostały odpowiednio zmienione. Ponadto niektórzy eksperci zadawali pytania dotyczące praktycznych i technicznych aspektów stosowania, które zostały omówione w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym wnioskowi i zostały uwzględnione w planie realizacji.

Zainteresowane podmioty reprezentujące branżę nalegały, aby główne zasady obecnych ram prawnych pozostały niezmienione (podkreślając koszty poprawy bezpieczeństwa w odniesieniu do statków z aluminium w niektórych państwach członkowskich), podczas gdy stowarzyszenie pasażerów zaapelowało o podniesienie poziomu bezpieczeństwa i ostrzegło przed jego obniżeniem. Wniosek gwarantuje zatem, że istniejący poziom bezpieczeństwa zostanie utrzymany oraz – w stopniu możliwym do uzyskania w granicach uproszczonych ram prawnych – zwiększony (np. poprzez wyjaśnienie, że statki z aluminium należy budować zgodnie z normami bezpieczeństwa określonymi w dyrektywie).

3.3 Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zebranych w trakcie kontroli sprawności procesu, jak wskazano w dokumencie roboczym służb Komisji „Dostosowanie kursu: kontrola sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich” przyjętym w dniu 16 października 2015 r.⁹.

Oprócz tych danych i konsultacji przeprowadzonych w ramach kontroli sprawności do przygotowania niniejszego wniosku dotyczącego uproszczenia potrzebne były dane wejściowe od ekspertów technicznych i prawnych odnoszące się do konkretnego sformułowania definicji technicznych i jednoznacznych sformułowań prawnych. Tę wiedzę specjalistyczną zebrano wewnętrznie, we współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa

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

⁹ SWD(2015)197.

Morskiego oraz grupą ekspertów ds. bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Została ona przedstawiona w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek.

3.4 Ocena skutków

Wniosek jest bezpośrednią reakcją na kontrolę sprawności, w której wyniku wskazano kwestie wymagające uproszczenia oraz oceniono możliwości uproszczenia. Jak podkreślono w planie działania, przewidywane środki albo nie przyniosą żadnych znaczących skutków (tj. poza niemierzalnymi, takimi jak pewność prawa, jego jasność i prostota), albo nie znaleziono znacząco odmiennych rozwiązań. Zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi lepszego stanowienia prawa, nie przeprowadzono dogłębnej oceny skutków.

Do wniosku w sprawie uproszczenia dołączono jednak dokument roboczy służb Komisji, w którym przypomniano zalecenia z kontroli sprawności i uściślono uzasadnienie proponowanych rozwiązań z technicznego i prawnego punktu widzenia. Dokument ten zawiera podsumowanie i informacje zwrotne z konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonych w celu wsparcia tej inicjatywy. Załączono również plan realizacji.

3.5 Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Potencjał niniejszego wniosku w zakresie uproszczenia polega przede wszystkim na niemierzalnych skutkach, takich jak pewność prawa, jego jasność i prostota, wynikających z doprecyzowania zakresu dyrektywy i prostszej definicji obszarów morskich.

Należy wyznaczyć termin dla statków zbudowanych z równoważnego materiału i których długość przekracza 24 m przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy na spełnienie wymogów technicznych określonych w dyrektywie. Wystarczający okres przejściowy powinien usprawnić dostosowanie w możliwie największym stopniu. W odniesieniu do obszarów morskich wniosek wyeliminowałby przede wszystkim zbędne lub przestarzałe kryteria i ograniczyłby do minimum wpływ na wyznaczanie przez państwa członkowskie obszarów morskich.

Wniosek zwiększa również jasność prawa poprzez usunięcie kilku zbędnych, niewłaściwych lub niespójnych odniesień.

3.6 Prawa podstawowe

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1 Plany realizacji oraz monitorowanie, ocena i sprawozdania

Wnioskowi towarzyszy plan realizacji, który zawiera wykaz działań potrzebnych do zastosowania środków upraszczających i w którym wskazano główne techniczne, prawne i czasowe trudności związane z realizacją.

Wskazano stosowne rozwiązania dotyczące monitorowania i sprawozdawczości, które nie tworzą nowych obowiązków sprawozdawczych i obciążeń administracyjnych. Kluczowe informacje dotyczące floty, wypadków i zgodności zostaną zgromadzone z pomocą EMSA,

grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statku pasażerskiego oraz na podstawie bazy danych Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP). Ze względu na fakt, że pełny cykl planowanych wizytacji EMSA związanych z kontrolą wdrażania szacuje się na 5 lat, cykl oceny unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich należy ustalić na 7 lat.

5.2 Dokumenty wyjaśniające

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, gdyż środki upraszczające nie mają zasadniczego charakteru i nie są skomplikowane.

5.3 Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Definicje i zakres

Artykuł 2 został zmieniony w celu wyeliminowania wielu zbędnych, niespójnych lub niewłaściwych odniesień, zwłaszcza w odniesieniu do Kodeksu stateczności w stanie nieuszkodzonym (dodano brakujące odniesienie), Kodeksu jednostek szybkich (poprawiono odniesienie), definicji wysokości dziobnicy (usunięto zbędną część), obszaru portowego (uspójniono z definicją obszaru morskiego), miejsca schronienia (wykreślono jako zbędne zgodnie z uproszczeniem definicji obszaru morskiego), państwa portu (którym zastąpiono „państwo przyjmujące” zgodnie z przeglądem dyrektywy 1999/35/WE) oraz uznanej organizacji (uaktualniono odniesienie).

Artykuł 2 został również zmieniony w celu sformułowania nowych definicji statku zabytkowego (przeniesiono z art. 3 i zaktualizowano w celu uwzględnienia definicji statku zabytkowego w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰), żaglowca (nowa definicja), jachtu i jednostki wycieczkowej (przeniesiono z art. 3, a następnie dalej uspójniono z konwencją SOLAS), łodzi typu tender (nowa definicja) i równoważnego materiału (przeniesiono z załącznika 1 i zmieniono w celu doprecyzowania, że statki zbudowane z takich materiałów muszą uzyskać certyfikat zgodnie z tą dyrektywą).

Artykuł 3 został zmieniony w celu wyłączenia z zakresu dyrektywy statków o długości poniżej 24 metrów, w celu usunięcia błędnego odniesienia do „pasażera” z nagłówka lit. a) i b) oraz wyjaśnienia, że dyrektywa nie ma zastosowania do żaglowców, łodzi typu tender oraz statków określonych w kodeksie SPS (w tym morskich statków dostawczych).

Klasy statków pasażerskich i zastosowanie

Artykuł 4 został zmieniony w celu uproszczenia definicji obszarów morskich C i D (usunięto odniesienia do kryteriów „z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd” i „odległość do miejsca schronienia”) oraz w celu wyjaśnienia, że obszary morskie są ustalone przez państwa członkowskie w taki sposób, że wewnętrzna granica obszaru morskiego D jest wyraźnie określona.

Artykuł 5 został zmieniony w celu zaktualizowania odniesienia do państwa przyjmującego (zastąpionego przez państwo portu) oraz zaktualizowania odniesienia do dyrektywy

¹⁰ 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).

Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE¹¹ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/WE¹².

Wymogi bezpieczeństwa

Artykuł 6 został zmieniony w celu zaktualizowania odniesienia do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE¹³, w celu usunięcia powtarzającej się lit. c), zaktualizowania odniesienia do państwa przyjmującego (zastąpionego przez państwo portu), uściślenia, że wymogi odnoszące się do przebudowy mają zastosowanie do wszystkich statków (przy przebudowie na statki pasażerskie), a nie tylko do istniejących statków pasażerskich (przez przekształcenie lit. e) w nowy ust. 5), usunięcia zbędnych części odniesienia do kodeksu DSC w ust. 4 akapit czwarty lit. a), usunięcia nieaktualnej lit. f) oraz dodania nowej daty rozpoczęcia stosowania w odniesieniu do statków wykonanych z równoważnego materiału przed wejściem w życie tej dyrektywy.

Artykuły 7 i 8 zostały zmienione w celu usunięcia nieaktualnych części.

Dodatkowe wymogi bezpieczeństwa, równoważne środki, zwolnienia i środki ochronne

Artykuł 9 zmieniono, aby usunąć z ust. 2 błędne odniesienie do załącznika 1, oraz w celu ułatwienia zgłaszania środków przewidzianych w tym artykule za pomocą bazy danych utworzonej do tego celu.

Procedura komitetowa i procedura wprowadzania zmian

Artykuły 10 i 11 zostały dostosowane do postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uprawnień Komisji w zakresie przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych. Z tego samego powodu dodano art. 10 a (wykonywanie przekazanych uprawnień).

Certyfikaty

Artykuł 13 został zmieniony w celu wyjaśnienia, że tylko statki spełniające wymogi niniejszej dyrektywy posiadają certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego, oraz w celu wyjaśnienia, że certyfikat ten musi obejmować wszystkie środki określone w art. 9, nie tylko zwolnienia.

Wymiar międzynarodowy

Artykuł 14 został zmieniony w celu dostosowania do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do reprezentacji zewnętrznej.

Przepisy dotyczące oceny

W celu określenia przepisów dotyczących oceny dodano art. 16 a.

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie regul i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich**

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-Społecznego¹⁴,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁵,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa zapewnianego przez wspólne normy bezpieczeństwa określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹⁶ oraz w celu zachowania równych warunków działania należy poprawić stosowanie tej dyrektywy. Dyrektywa 2009/45/WE powinna mieć zastosowanie tylko do statków i jednostek pasażerskich, dla których opracowano określone w niej normy bezpieczeństwa. Niektóre konkretne rodzaje statków, takie jak łodzie typu tender, żaglowce lub statki przewożące wyszkolony personel prowadzący działalność gospodarczą na statku lub instalacjach morskich, należy zatem wyłączyć z zakresu jej stosowania.
- (2) Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)¹⁷ wykazał, że nie wszystkie państwa członkowskie dopuszczają statki z aluminium na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Powoduje to nierówności zagrażające celowi, jakim jest osiągnięcie wspólnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów odbywających podróże krajowe w Unii. W celu uniknięcia niejednolitego stosowania wynikającego z wykładni zakresu dyrektywy w odniesieniu do definicji aluminium jako równoważnego materiału i stosowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego, należy wyjaśnić definicję równoważnego materiału.
- (3) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa niektóre definicje i odniesienia należy zaktualizować i w większym stopniu dostosować do odpowiednich międzynarodowych lub unijnych przepisów. Należy przy tym zwrócić szczególną

¹⁴ Dz.U. C , , s. .

¹⁵ Dz.U. C , , s. .

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie regul i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

¹⁷ COM(2015)508.

uwagę na to, by nie zmienić istniejącego zakresu dyrektywy 2009/45/WE i zapewnionego przez nią poziomu bezpieczeństwa. W szczególności definicja „statku zabytkowego” powinna być lepiej dostosowana do dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁸ przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących kryteriów roku budowy i rodzaju materiału. Definicja „jachtu i jednostki wycieczkowej” powinna być w większym stopniu dostosowana do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencji SOLAS).

- (4) W związku z zasadą proporcjonalności dostosowanie obecnych wymogów normatywnych wynikających z konwencji SOLAS do małych statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów okazało się trudne. Poza tym małe statki są przeważnie zbudowane z materiałów innych niż stal i w związku z tym jedynie bardzo ograniczona liczba takich statków została dopuszczona na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Wobec braku konkretnych obaw związanych z bezpieczeństwem oraz odpowiednich norm ustanowionych w dyrektywie statki o długości poniżej 24 metrów powinny być zatem wyłączone z jej zakresu i powinny podlegać szczegółowym normom bezpieczeństwa określonym przez państwa członkowskie, które są w stanie lepiej ocenić w odniesieniu do tych statków lokalne ograniczenia żeglugi w zakresie odległości od wybrzeża lub portu oraz warunków pogodowych.
- (5) W celu dalszego uproszczenia definicji obszarów morskich przewidzianych w dyrektywie 2009/45/WE oraz zminimalizowania skutków dla państw członkowskich należy usunąć zbędne lub nieodpowiednie kryteria. Przy zachowaniu poziomu bezpieczeństwa należy uprościć definicję obszarów morskich, na których statki klasy C i D mogą prowadzić działalność, usuwając kryterium „z którego rozbitkowicie mogą dostać się na ląd” oraz usuwając „odległość do miejsca schronienia” do celów zdefiniowania obszarów morskich. Stosowność danego wybrzeża jako miejsca schronienia to dynamiczny parametr, który powinien być oceniany indywidualnie przez państwa członkowskie, w stosownych przypadkach zaś wszelkie ograniczenia prowadzenia działalności związane z odległością od miejsca schronienia dla danego statku należy odnotować w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego.
- (6) W celu usunięcia 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 do każdego statku, nie tylko do istniejących statków pasażerskich.
- (7) W celu zwiększenia przejrzystości i ułatwienia zgłaszania przez państwa członkowskie zwolnień, środków równoważnych i dodatkowych środków bezpieczeństwa Komisja powinna utworzyć i prowadzić bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych aktów.
- (8) Z uwagi na zmiany wprowadzone na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy odpowiednio zaktualizować uprawnienia przyznane Komisji w celu wykonania dyrektywy 2009/45/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁹.

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

- (9) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz doświadczenia, a także w celu zwiększenia przejrzystości, Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wyłączenia, w razie potrzeby, z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zmian instrumentów międzynarodowych, zaktualizowania wymogów technicznych i ustanowienia warunków wykorzystywania bazy danych prowadzonej przez Komisję w celu przyjmowania przez państwa członkowskie powiadomień o zwolnieniach i wniosków o przyznanie odstępstwa z godnie z niniejszą dyrektywą. Szczególnie ważne jest, aby Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje podczas swych prac przygotowawczych, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć regularny wstęp na spotkania grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowywaniem aktów delegowanych.
- (10) W celu ustanowienia równych warunków działania dla statków pasażerskich wykonujących dowolnego rodzaju rejsy z portów Unii i do tych portów działania Unii służące przyspieszeniu trwających prac prowadzonych przez Międzynarodową Organizację Morską w celu wprowadzenia zmian do konwencji SOLAS należy dostosować do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (11) Biorąc pod uwagę pełny cykl monitorowania przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania dyrektywy 2009/45/WE nie później niż [siedem lat po dacie określonej w art. 2 ust. 1 akapit drugi] i złożyć w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.
- (12) 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 wraz ze zmianami, tj. 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. i protokoły do niej;”;
- 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 A.749(18) z dnia 4 listopada 1993 r. lub »Międzynarodowy kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym z 2008 r.« zawarty w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej 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 prawidle 39 Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.;”;
- e) lit. r) otrzymuje brzmienie:
„r) »obszar portowy« oznacza określony przez państwa członkowskie obszar, który nie jest obszarem morskim wymienionym w art. 4 ust. 2 i 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;”;
- f) skreśla się lit. s);
- g) lit. u) otrzymuje brzmienie:
„u) »państwo portu« oznacza państwo członkowskie, z którego lub do którego portu(-ów) odbywa podróże krajowe statek lub jednostka pływająca pod banderą państwa inną niż bandera tego państwa członkowskiego;”;
- h) 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).”;
- i) lit. y) otrzymuje brzmienie:
„y) »osoba o ograniczonej możliwości poruszania się« oznacza każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, włączając osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z uszkodzeniem narządów czucia oraz osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;”.
- j) dodaje się następujące litery:

- „z) »żaglowiec« oznacza statek głównie o napędzie żaglowym, nawet jeśli jest on wyposażony w napęd mechaniczny do celów pomocniczych w sytuacjach awaryjnych;
- za) »równoważny materiał« oznacza stop aluminium lub inny niepalny materiał, który na skutek pokrycia izolacją wykazuje na końcu stosowanej próby ogniowej właściwości konstrukcyjne i odporność równorzędne ze stałą;
- 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 Międzynarodowym kodeksem stosowania procedur prób ogniowych z 2010 r. zawartym w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej 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/jednostka wycieczkowa« oznacza statek bez ładunku i przewożący nie więcej niż 12 pasażerów nieprowadzący działalności gospodarczej, niezależnie od rodzaju napędu;
- ze) »łódź typu tender« oznacza przewożoną statkiem łódź używaną do transferu więcej niż 12 pasażerów ze stacjonarnego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
- zf) »naprawy, zmiany lub modyfikacje o istotnym znaczeniu« oznaczają jedno z następujących działań:
- każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, np.: przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródokręcia,
 - każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na danym statku, np.: przebudowę pokładu przeznaczonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,
 - każdą zmianę znacznie wydłużającą długość okresu eksploatacji statku, np.: odnowienie pomieszczeń dla pasażerów na całym jednym pokładzie,
 - każdą przebudowę dowolnego rodzaju statku na statek pasażerski.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3
Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do następujących statków i jednostek pasażerskich, niezależnie od ich bandery, odbywających rejsy 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 rejsy krajowe w tym państwie członkowskim.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:

a) statków, które:

- (i) są okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do przewozu oddziałów wojska;
- (ii) są żaglowcami i statkami o napędzie innym niż mechaniczny;
- (iii) są statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i których nie obejmują normy dotyczące jednostek szybkich (rezolucja MSC 36(63) lub MSC.97(73)) lub statków niewypornościowych (rezolucja A.373 (X));
- (iv) są statkami drewnianymi o prymitywnej konstrukcji;
- (v) są statkami zabytkowymi;
- (vi) są jachtami;
- (vii) żeglują wyłącznie w obrębie obszarów portowych;
- (viii) są statkami, o których mowa w prawie 1.2.3 rozdział I Kodeksu bezpieczeństwa dla statków o specjalnym przeznaczeniu, rezolucja Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej MSC.266(84) z dnia 13 maja 2008 r., w jego zaktualizowanej wersji; lub
- (ix) są łodziami typu tender;

b) szybkich jednostek, które:

- (i) są jednostkami wojennymi lub przeznaczonymi do przewozu oddziałów wojska;
- (ii) są rekreacyjnymi jednostkami pływającymi,
- (iii) żeglują wyłącznie w obrębie obszarów portowych; lub
- (iv) są jednostkami, o których mowa w prawie 1.2.3 rozdział I Kodeksu bezpieczeństwa dla statków o specjalnym przeznaczeniu, rezolucja Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej MSC.266(84) z dnia 13 maja 2008 r., w jego zaktualizowanej wersji.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W zależności od obszaru morskiego, po którym pływają, statki pasażerskie dzielą się na następujące klasy:

»klasa A«

statek pasażerski odbywający rejsy krajowe inne niż rejsy obsługiwane przez klasy B, C i D.

»klasa B«	statek pasażerski odbywający rejsy krajowe, w trakcie których nigdy nie znajduje się on dalej niż 20 mil od brzegu przy średnim poziomie pływu.
»klasa C«	statek pasażerski odbywający rejsy krajowe po obszarach morskich, gdzie w okresie jednego roku w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie (np. eksploatacja w okresie letnim) prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 metra jest mniejsze niż 10 %; statek nie znajduje się nigdy dalej niż 5 mil od brzegu przy średnim poziomie pływu.
»klasa D«	statek pasażerski odbywający rejsy krajowe po obszarach morskich, gdzie w okresie jednego roku w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie (np. eksploatacja w okresie letnim) prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 1,5 metra jest mniejsze niż 10 %; statek nie znajduje się nigdy dalej niż 3 mile od brzegu przy średnim poziomie pływu.

”;

b) w ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) ustala i uaktualnia, gdy jest to konieczne, wykaz obszarów morskich podlegających jego jurysdykcji i wyznacza wewnętrzną granicę obszaru morskiego, na którym mogą prowadzić działalność statki klasy D, strefy eksploatacji całorocznej oraz, gdzie stosowne, strefy ograniczonej okresowej eksploatacji statków poszczególnych klas, stosując kryteria dla klas określonych w ust. 1;”;

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 pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej wydane przez inne państwo członkowskie dla szybkich jednostek pasażerskich odbywających rejsy krajowe lub certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego, o którym mowa w art. 13, wydany przez inne państwo członkowskie dla statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe.”;

b) ustępy 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Państwo portu może przeprowadzić inspekcję statku pasażerskiego lub szybkiej jednostki pasażerskiej odbywających rejsy krajowe i sprawdzić ich

dokumenty zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE*.

4. Wyposażenie morskie zgodne z wymogami ustanowionymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE** uznaje się za zgodne z wymogami ustanowionymi zgodnie z niniejszą dyrektywą.

* 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).

** 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 ma 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);

c) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) istniejące statki pasażerskie klasy C i D spełniają szczególne właściwe wymogi przepisów niniejszej dyrektywy, jak również, w zakresie nieobjętym tymi wymogami, przepisy administracji państwa bandery; przepisy te zapewniają poziom bezpieczeństwa odpowiadający poziomowi określonemu w załączniku I w rozdziale II-1 i II-2, przy uwzględnieniu szczególnych lokalnych warunków eksploatacji w obrębie obszarów morskich, gdzie statki takich klas mogą pływać;

przed rozpoczęciem regularnej żeglugi krajowej istniejących statków pasażerskich klasy C i D administracja państwa bandery uzyskuje zgodę państwa portu na zastosowanie tych przepisów.

- d) jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że zasady wymagane zgodnie z lit. c) przez administrację państwa portu nie są racjonalne, bezzwłocznie powiadamia o tym Komisję. Komisja decyduje w drodze aktu wykonawczego, czy zasady administracji państwa portu są uzasadnione. Wspomniane 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) lit. a) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— w całości spełniają wymogi kodeksu bezpieczeństwa mającego zastosowanie do statków niewypornościowych zawarte w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.373(10), w jego zaktualizowanej wersji;”;
 - (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) konstrukcja i konserwacja szybkich jednostek pasażerskich i ich wyposażenia spełniają wymogi zasad klasyfikacji jednostek szybkich stosowane przez uznaną organizację lub analogiczne reguły stosowane przez administrację zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE.”;
- e) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:
 - „5. Naprawy, zmiany i modyfikacje o istotnym znaczeniu dotyczące nowych i istniejących statków, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, spełniają 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 zmiany o istotnym znaczeniu.
 - 6. Statki zbudowane z równoważnego materiału przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy spełniają jej wymagania do [5 lat po dacie, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi].”;
- 6) w art. 7 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 równoważne środki będą przynajmniej w takim samym stopniu skuteczne jak te wymogi.”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwo członkowskie, które korzysta z przepisów ust. 1, 2 lub 3, postępuje zgodnie z przepisami niniejszego ustępu akapity od drugiego do piątego.

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach, które zamierza przyjąć, podając wszystkie szczegóły niezbędne do potwierdzenia, że poziom bezpieczeństwa zostanie w zadowalający sposób utrzymany.

Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od dnia powiadomienia Komisja podejmie, w drodze aktu wykonawczego, decyzję, że zaproponowane środki nie znajdują uzasadnienia, dane państwo członkowskie zostaje zobowiązane do zmiany zaproponowanych środków lub odstąpienia od ich przyjęcia. Wspomniane akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Przyjmowane środki są wyszczególniane we właściwych przepisach krajowych i powiadamia się o nich Komisję i inne państwa członkowskie.

O środkach, o których mowa w akapicie drugim i piątym, powiadamia się za pośrednictwem bazy danych utworzonej i prowadzonej w tym celu przez Komisję. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w sprawie warunków dostępu do tej bazy danych.”;

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

„c) Komisja rozstrzyga, w drodze aktu wykonawczego, czy decyzja państwa członkowskiego o zawieszeniu eksploatacji tego statku lub jednostki bądź wprowadzająca środki dodatkowe jest uzasadniona bądź nieuzasadniona istnieniem poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa osób i dóbr lub dla środowiska, i – jeżeli to zawieszenie lub środki nie znajdują uzasadnienia – do zainteresowanego państwa członkowskiego kierowane jest żądanie wycofania zawieszenia lub środków. Wspomniane 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) ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) szczegółowe odniesienia do »międzynarodowych konwencji« oraz rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, o których mowa w art. 2 lit. g), m) oraz q), art. 3 ust. 2 lit. a), art. 6 ust. 1 lit. b) oraz art. 6 ust. 2 lit. b).

b) ustępy 3 i 4 otrzymują brzmienie:

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

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 10a, aktów delegowanych zmieniających niniejszą dyrektywę w celu wyłączenia z jej zakresu wszelkich zmian w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2, tylko wtedy, gdy na podstawie oceny Komisji istnieje oczywiste ryzyko, że międzynarodowa zmiana spowoduje obniżenie norm bezpieczeństwa na morzu, norm zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki lub norm ochrony warunków

życia i pracy na statku, które to normy zostały ustanowione w unijnych przepisach prawa morskiego, lub jest z tymi przepisami niezgodna.”;

10) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 3 i art. 10 ust. 4, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 3 i art. 10 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 3 i art. 10 ust. 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 od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez wszystkie państwa członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 3 i art. 10 ust. 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.
7. Akt delegowany wyłączający z zakresu niniejszej dyrektywy wszelkie zmiany do instrumentów międzynarodowych zgodnie z art. 10 ust. 4 przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia odnośnej zmiany lub przewidzianej daty wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub zastosowania zmiany do danego instrumentu międzynarodowego.”;

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 przeglądowi 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 przeglądom przeprowadzanym w miarę nadarzających się sposobności.”;
 - 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 posiadają certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego zgodny z niniejszą dyrektywą. Format certyfikatu jest 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 warunki eksploatacji danej jednostki w tym państwie. Administracja państwa bandery wymienia wszystkie warunki w zezwoleniu na eksploatację.”;
 - c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dodatkowe środki bezpieczeństwa, środki równoważne i zwolnienia udzielane dla statków lub jednostek na podstawie przepisów art. 9 ust. 1, art. 9 ust. 2 i art. 9 ust. 3 i zgodne z tymi przepisami wymienia się w certyfikacie wydanym dla statku lub jednostki.”;
- 14) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Prawidła Konwencji SOLAS z 1974 r.

1. W odniesieniu do statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe, w celu przyspieszenia prowadzonych przez Międzynarodową Organizację Morską prac służących wprowadzeniu zmian do prawideł Konwencji SOLAS (w jej zaktualizowanej wersji), w których pewne zagadnienia pozostawiono do oceny administracji, Unia przedstawia IMO wnioski mające na celu ustalenie zharmonizowanej interpretacji tych prawideł i przyjęcie odpowiednich zmian.

2. Wnioski, o których mowa w ust. 1, są przedstawiane Międzynarodowej Organizacji Morskiej na podstawie zharmonizowanych prawideł określonych w załączniku I.”;

15) dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Przegląd

Komisja dokonuje oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawia wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż [siedem lat po dacie określonej w art. 2 ust. 1 akapit drugi].”;

16) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w rozdziale II-2 część A pkt 13.1 szóste zdanie otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli statek wykonuje rejsy krajowe w innym państwie członkowskim, należy również załączyć tłumaczenie na język urzędowy tego państwa portu, o ile nie jest to ani język angielski, ani francuski.”;

b) w akapicie pierwszym przypisu 1 do tabeli zamieszczonej w rozdziale III pkt 2 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

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

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [12 miesięcy od daty wejścia w życie] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [12 miesięcy od daty wejścia w życie] r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

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 Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*