



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

**Straatsburg, 15 november 2017
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17
REV 1**

**MAR 140
CODEC 1123**

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 2009/45/EG
INZAKE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN EN -NORMEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN**

RICHTLIJN (EU) 2017/...
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 15 november 2017

tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG
inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

¹ PB C 34 van 2.2.2017, blz. 167.

² Standpunt van het Europees Parlement van 4 oktober 2017 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 23 oktober 2017.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een betere toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ is nodig om, aan de hand van de gemeenschappelijke veiligheidsnormen waarin de richtlijn voorziet, een hoog veiligheidsniveau en aldus het vertrouwen van passagiers te handhaven, en om een gelijk speelveld in stand te houden. Richtlijn 2009/45/EG dient uitsluitend van toepassing te zijn op de passagiersschepen en -vaartuigen waarvoor de veiligheidsnormen van die richtlijn zijn ontwikkeld. Een aantal specifieke types schepen, en met name tenders, zeilschepen en schepen voor het vervoer van niet bij de exploitatie van het schip betrokken geschoold personeel naar bijvoorbeeld offshore-installaties, mogen derhalve niet binnen haar toepassingsgebied vallen.
- (2) Door schepen vervoerde tenders worden gebruikt om passagiers rechtstreeks over te brengen van passagiersschepen naar de wal en terug, waarbij de kortste veilige zeeroute wordt gevolgd. Zij zijn niet geschikt en mogen niet worden gebruikt voor andere soorten diensten zoals toeristische rondvaarten langs de kust. Dergelijke rondvaarten moeten worden uitgevoerd door schepen die voldoen aan de eisen voor passagiersschepen van de kuststaat, zoals bepaald in onder meer de IMO-richtsnoeren (MSC.1/Circ. 1417 betreffende richtsnoeren voor tenders van passagiersschepen). De lidstaten en de Commissie moeten ertoe bijdragen dat de IMO zich buigt over een herziening van de richtsnoeren, teneinde de veiligheid te verbeteren. De Commissie moet beoordelen of de richtsnoeren een verplicht karakter moeten krijgen.

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

- (3) Passagiersschepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, vallen buiten het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG. Zeilschepen mogen niet volgens die richtlijn worden gecertificeerd, aangezien hun mechanische voortstuwing uitsluitend bedoeld is als hulpmiddel en voor noodgevallen. De Commissie moet daarom uiterlijk in 2020 onderzoeken of gemeenschappelijke Europese voorschriften nodig zijn voor deze categorie passagiersschepen.
- (4) Offshore-installaties worden bediend door vaartuigen die industrieel personeel vervoeren. Dat industrieel personeel moet een verplichte veiligheidsopleiding met succes afronden en moet voldoen aan bepaalde verplichte medische geschiktheidscriteria. Zij moeten daarom onder andere en specifieke veiligheidsvoorschriften vallen die buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen. De lidstaten en de Commissie moeten actieve ondersteuning verlenen aan de lopende IMO-activiteiten op het gebied van veiligheidsnormen voor offshore-vaartuigen naar aanleiding van IMO-resolutie MSC.418(97).
- (5) Uit het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) is gebleken dat niet alle lidstaten uit aluminium vervaardigde schepen op grond van Richtlijn 2009/45/EG certificeren. Hierdoor ontstaat een ongelijke situatie die indruist tegen de doelstelling om een gelijk en hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor passagiers van binnenlandse scheepvaart in de Unie. Ter vermijding van een niet-uniforme toepassing door verschillende interpretaties van de definitie van aluminium als gelijkwaardig materiaal en de toepasbaarheid van de overeenkomstige veiligheidsnormen, wat zou resulteren in verschillende interpretaties van het toepassingsgebied van de richtlijn, moet de definitie van "gelijkwaardig materiaal" in Richtlijn 2009/45/EG worden verduidelijkt. De lidstaten moeten striktere brandpreventiemaatregelen kunnen treffen, overeenkomstig de bepalingen van onderhavige richtlijn inzake aanvullende veiligheidseisen.

- (6) Een aanzienlijk aantal passagiersschepen vervaardigd uit een aluminiumlegering zorgt voor regelmatige en frequente maritieme verbindingen tussen havens binnen een lidstaat. Omdat naleving van de vereisten van deze richtlijn ernstige gevolgen zou hebben voor zulk vervoer en de daarmee verband houdende sociaal-economische effecten, en financiële en technische implicaties zou hebben voor bestaande en nieuwe schepen, moeten die lidstaten gedurende een beperkte periode de mogelijkheid hebben om hun nationale recht op dergelijke passagiersschepen toe te passen, waarbij een passend veiligheidsniveau moet worden gehandhaafd.
- (7) Om de juridische duidelijkheid en samenhang te verbeteren en zo het veiligheidsniveau te verhogen, moeten een aantal definities en verwijzingen worden bijgewerkt en in overeenstemming worden gebracht met de internationale of Uniale regelgeving. Daarbij is het essentieel dat het huidige toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG niet wordt gewijzigd. Met name de definitie van traditioneel schip moet beter worden afgestemd op Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad¹, zonder afbreuk te doen aan de huidige criteria inzake bouwjaar en materiaaltype. De definitie van "plezierjacht" en "pleziervaartuig" moet beter worden afgestemd op het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS-verdrag van 1974).

¹ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

- (8) In het licht van het evenredigheidsbeginsel is gebleken dat de huidige bindende eisen op basis van het SOLAS-verdrag van 1974 moeilijk aanpasbaar zijn voor kleine passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter. Bovendien worden kleine schepen meestal niet uit staal vervaardigd. Daarom is slechts een zeer klein aantal van die schepen gecertificeerd op grond van Richtlijn 2009/45/EG. Omdat zich geen specifieke veiligheidsproblemen voordoen en de Richtlijn 2009/45/EG niet in passende normen voorziet, moeten schepen met een lengte van minder dan 24 meter derhalve van het toepassingsgebied van die richtlijn worden uitgesloten en moeten zij worden onderworpen aan specifieke veiligheidsnormen van de lidstaten, die beter in staat zijn om te oordelen of voor die schepen plaatselijke vaarbepeningen in termen van afstand tot de kust of havens en weersomstandigheden moeten worden opgelegd. Bij het vaststellen van die normen moeten de lidstaten door de Commissie te publiceren richtsnoeren in aanmerking nemen. Die richtsnoeren moeten in voorkomend geval rekening houden met alle internationale overeenkomsten en verdragen van de IMO, en moeten vermijden dat bijkomende eisen worden ingevoerd die verder gaan dan de bestaande internationale regels. De Commissie wordt verzocht die richtsnoeren zo snel mogelijk aan te nemen.
- (9) Om de definities van zeegebieden in Richtlijn 2009/45/EG verder te vereenvoudigen en de lasten voor de lidstaten zoveel mogelijk te beperken, moeten overbodige of ontoereikende criteria worden geschrapt. Zonder afbreuk te doen aan het veiligheidsniveau, moet de definitie van zeegebieden waarbinnen schepen van klasse C en D mogen varen, worden vereenvoudigd door het criterium "waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan" en door "de afstand tot het toevluchtsoord" uit de definitie van die zeegebieden te schrappen. De geschiktheid van een specifieke kustlijn als toevluchtsoord is een dynamische parameter die alleen per geval kan worden beoordeeld door de lidstaten. Eventuele exploitatiebeperkingen voor een bepaalde schip in verband met de afstand tot een toevluchtsoord moeten in het veiligheidscertificaat van het passagiersschip worden opgenomen.

- (10) Omdat Griekenland specifieke geografische en weerkundige kenmerken heeft en een groot aantal eilanden telt dat regelmatig en frequent moet worden bediend, zowel via verbindingen met het vasteland als via onderlinge verbindingen, en er daardoor veel maritieme verbindingen mogelijk zijn, moet Griekenland kunnen afwijken van de verplichting om zeegebieden vast te stellen. In plaats daarvan moet Griekenland passagiersschepen kunnen indelen volgens de specifieke zeeroute die zij volgen, waarbij tegelijk voor de klassen passagiersschepen dezelfde criteria en dezelfde veiligheidsnormen blijven gelden.
- (11) Ter vermijding van de ongewenste negatieve effecten van de huidige bepalingen, waarbij omgebouwde vrachtschepen soms niet als nieuwe passagiersschepen worden beschouwd, moet worden verduidelijkt dat de ombouwvereisten niet enkel voor bestaande passagiersschepen gelden, maar voor alle schepen.
- (12) Aangezien een havenstaat overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ kan overgaan tot inspectie van een passagiersschip of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat onder een andere vlag dan de vlag van die havenstaat vaart en binnenlandse reizen maakt, zijn de specifieke bepalingen van artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2009/45/EG overbodig geworden en moeten zij worden geschrapt.

¹ *Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).*

- (13) In het licht van de verschillen tussen eisen inzake lekstabiliteit in het SOLAS-verdrag van 1974 en de specifieke Unie-eisen inzake lekstabiliteit voor ro-ropassagiersschepen uit Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad¹, moeten de noodzaak van Richtlijn 2003/25/EG en de meerwaarde daarvan worden beoordeeld aan de hand van de vraag of die eisen in het SOLAS-verdrag van 1974 hetzelfde veiligheidsniveau garanderen.
- (14) De Commissie dient een databank op te zetten en te onderhouden om de transparantie te verhogen en de aanmelding van vrijstellingen, gelijkwaardige maatregelen en aanvullende veiligheidsmaatregelen door de lidstaten te faciliteren. In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden opgenomen. De getroffen maatregelen moeten openbaar worden gemaakt.
- (15) In het licht van de bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) ingevoerde wijzigingen, moeten de aan de Commissie voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/45/EG verleende bevoegdheden dienovereenkomstig worden bijgewerkt. Er moeten uitvoeringsmaatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad².

¹ Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 123 van 17.5.2003, blz. 22).

² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (16) Om rekening te houden met de ontwikkelingen op internationaal niveau en de opgedane ervaring en om de transparantie te verbeteren, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 VWEU zo nodig handelingen vast te stellen tot niet-toepassing, in het kader van deze richtlijn, van wijzigingen aan de internationale instrumenten en tot bijwerking van de technische eisen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Om met name een gelijke betrokkenheid bij de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die de gedelegeerde handelingen voorbereiden.
- (17) Aangezien de specifieke verwijzingen in artikel 14 naar lopende IMO-werkzaamheden verouderd zijn, moet dat artikel worden geschrapt. Wel blijven de algemene doelstellingen van het internationale optreden om de veiligheid van passagiersschepen te verbeteren en een gelijk speelveld in te richten relevant, en moeten zij worden nagestreefd in overeenstemming met de Verdragen. Daartoe moeten de lidstaten en de Commissie zich binnen het IMO-kader inspannen voor de herziening en verbetering van de voorschriften van het SOLAS-verdrag van 1974.

- (18) Het is belangrijk dat door de lidstaten opgelegde sancties naar behoren worden uitgevoerd, en dat zij doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (19) In het licht van de volledige monitoringcyclus van inspecties door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de Commissie de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/45/EG uiterlijk ... [negen jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] evalueren en hierover een verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten samenwerken met de Commissie om alle voor die evaluatie vereiste informatie te verzamelen.
- (20) Om onevenredige administratieve lasten te vermijden voor lidstaten zonder zeegrens en zonder zeehavens en zonder schepen onder hun vlag die onder deze richtlijn vallen, moeten die lidstaten van de bepalingen van deze richtlijn kunnen afwijken. Dit betekent dat zij, zolang aan die voorwaarden is voldaan, niet gehouden zijn deze richtlijn om te zetten.
- (21) De menselijke factor is een fundamenteel onderdeel van scheepvaartveiligheid en de daarmee verband houdende procedures. Om een hoog veiligheidsniveau te handhaven, is het noodzakelijk rekening te houden met het verband tussen veiligheid, leef- en arbeidsomstandigheden aan boord en opleiding, waaronder opleiding inzake grensoverschrijdende reddingsoperaties en noodgevallen, overeenkomstig de internationale voorschriften. De lidstaten en de Commissie moeten dan ook op internationaal niveau een proactieve rol spelen om de sociale omstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen te monitoren en te verbeteren.

- (22) Om de uitvoering te vergemakkelijken, moet EMSA de Commissie en de lidstaten ondersteunen in overeenstemming met de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad¹.
- (23) Richtlijn 2009/45/EG moet bijgevolg dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹ Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

Artikel 1
Wijzigingen van Richtlijn 2009/45/EG

Richtlijn 2009/45/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

"a) "internationale verdragen": de actuele versies van de volgende verdragen, met inbegrip van de protocollen en wijzigingen daarvan:

- i) het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (het SOLAS-verdrag van 1974), en
- ii) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966;"

b) punt b) wordt vervangen door:

"b) "Intact Stability Code": de "Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle onder de IMO-instrumenten vallende scheepstypen", als vervat in Resolutie A.749(18) van de algemene vergadering van de IMO van 4 november 1993, of de "Internationale Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand, 2008", als vervat in IMO-Resolutie MSC.267(85) van 4 december 2008, in hun bijgewerkte versies;"

- c) punt g), ii), wordt vervangen door:
- "ii) hun maximumsnelheid als gedefinieerd in voorschrift 1.4.30 van de High Speed Craft Code van 1994 en voorschrift 1.4.1938 van de High Speed Craft code van 2000, is minder dan 20 knopen;";
- d) punt m) wordt vervangen door:
- "m) "boeghoogte": de boeghoogte als gedefinieerd in voorschrift 39 van het Internationaal Verdrag inzake de uitwatering van schepen van 1966;";
- e) in punt q) wordt de eerste alinea vervangen door:
- "q) zeegebied": een zeegebied of zeeroute als vastgesteld volgens artikel 4;";
- f) punt r) wordt vervangen door:
- "r) "havengebied": een gebied als omschreven door de lidstaat dat er jurisdictie over heeft, dat niet op grond van artikel 4 als zeegebied is aangewezen en zich uitstrekt tot aan de buitenste permanente havenwerken die een integrerend deel vormen van de haven, of tot aan de grenzen die zijn bepaald door natuurlijke geografische elementen die een estuarium of een soortgelijk beschermd gebied beschutten;";
- g) punt s) wordt geschrapt;

h) punt u) wordt vervangen door:

"u) "havenstaat": een lidstaat naar of vanuit welks haven(s) een onder een andere vlag dan die van die lidstaat varend schip of vaartuig binnenlandse reizen onderneemt;"

i) punt v) wordt vervangen door:

"v) "erkende organisatie": een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad* erkende organisatie;

* Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11).";

j) punt y) wordt vervangen door:

"y) "personen met verminderde mobiliteit": personen voor wie het gebruik van het openbaar vervoer bijzondere moeilijkheden meebrengt, met inbegrip van ouderen, personen met een handicap, personen met zintuiglijke beperkingen, rolstoelgebruikers, zwangere vrouwen, en personen die kleine kinderen begeleiden;"

k) de volgende punten worden toegevoegd:

"z) "zeilschip": een schip dat door zeilen wordt voortgestuwd, zelfs indien het over een mechanische nood- of hulpkrachtbron beschikt;

- za) "gelijkwaardig materiaal": aluminiumlegering of elk ander niet-brandbaar materiaal waarvan de kenmerken inzake materiaalstructuur en -integriteit – hetzij uit zichzelf, hetzij dankzij de aanwezige isolatie – aan het einde van de van toepassing zijnde standaardbrandproef gelijkwaardig zijn aan die van staal;
- zb) "standaardbrandproef": een proef waarbij gedeelten van de betrokken schotten of dekken in een proefoven worden blootgesteld aan temperaturen die ongeveer overeenkomen met de standaard tijdtemperatuurkromme overeenkomstig de testmethode die gespecificeerd is in de International Code for Application of Fire Test Procedures, vervat in de meest recente versie van IMO-resolutie MSC.307(88) van 3 december 2010;
- zc) "traditioneel schip": elk type historisch passagiersschip dat voor 1965 is ontworpen, alsmede replica's daarvan, die hoofdzakelijk met de originele materialen zijn gebouwd, waaronder schepen die zijn ontworpen ter ondersteuning en promotie van traditionele ambachten en zeemanschap, die samen fungeren als levend cultureel erfgoed en worden geëxploiteerd overeenkomstig de traditionele zeemanstechnieken en -beginselen;
- zd) "plezierjacht of pleziervaartuig": vaartuig dat niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt, ongeacht de voortstuwingsmiddelen;
- ze) "tender": een door een schip vervoerde boot die wordt gebruikt voor de overbrenging van meer dan 12 passagiers tussen een schip dat voor anker ligt en de wal, en terug;

- zf) "offshoredienstschip": een schip dat wordt gebruikt om industrieel personeel te vervoeren en te herbergen dat aan boord geen werk verricht dat essentieel is voor de exploitatie van het schip;
- zg) "offshoredienstvaartuig": een vaartuig dat wordt gebruikt om industrieel personeel te vervoeren en te herbergen dat aan boord geen werk verricht dat essentieel is voor de exploitatie van het vaartuig;
- zh) "ingrijpende reparaties, aanpassingen en wijzigingen": een van de volgende ingrepen:
- elke wijziging waardoor de afmetingen van een schip aanzienlijk worden gewijzigd, zoals de verlenging door de toevoeging van een extra middenstuk,
 - elke wijziging waardoor de passagierscapaciteit van een schip aanzienlijk wordt gewijzigd, zoals de ombouw van een voertuigdek tot passagiersaccommodatie,
 - elke wijziging die de levensduur van een schip aanzienlijk verlengt, zoals het vernieuwen van de passagiersaccommodatie op een volledig dek,
 - elke ombouw van een willekeurig type schip tot passagiersschip.";

2) artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3

Toepassingsgebied

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

- a) nieuwe en bestaande passagiersschepen van 24 meter of meer;
- b) hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

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

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:

- a) passagiersschepen zijnde:
 - i) oorlogsschepen en troepentransportschepen;
 - ii) zeilschepen;
 - iii) schepen zonder mechanische voortstuwingsmiddelen;

- iv) uit ander materiaal dan staal of gelijkwaardig materiaal vervaardigde vaartuigen die niet onder de normen voor hogesnelheidsvaartuigen (Resolutie MSC 36 (63) of MSC.97 (73)) of dynamisch ondersteunde vaartuigen (Resolutie A.373 (X)) vallen;
 - v) houten schepen van primitieve bouw;
 - vi) traditionele schepen;
 - vii) plezierjachten;
 - viii) uitsluitend in havengebieden gebruikte schepen;
 - ix) offshoreserviceschepen, of
 - x) tenders;
- b) hogesnelheidspassagiersvaartuigen zijnde:
- i) vaartuigen voor oorlogsdoeleinden en troepentransport;
 - ii) pleziervaartuigen;
 - iii) uitsluitend in havengebieden gebruikte vaartuigen, of
 - iv) offshoredienstvaartuigen.

3. Lidstaten zonder zeehavens en zonder passagiersschepen of -vaartuigen onder hun vlag die onder deze richtlijn vallen, mogen afwijken van de bepalingen van deze richtlijn, behalve van de verplichting in de tweede alinea.

De lidstaten die wensen gebruik te maken van een dergelijke afwijking, delen de Commissie uiterlijk op ... [datum van omzetting van deze wijzigingsrichtlijn] mee of aan de voorwaarden is voldaan en houden de Commissie vervolgens jaarlijks op de hoogte van elke verdere wijziging. Deze lidstaten mogen onder deze richtlijn vallende passagiersschepen of -vaartuigen niet toestaan onder hun vlag te varen zolang zij de richtlijn niet hebben omgezet en uitgevoerd.";

3) artikel 4 wordt vervangen door:

"Artikel 4

Categorieën zeegebieden en klassen passagiersschepen

1. Zeegebieden worden in de volgende categorieën onderverdeeld:

"Gebied A"	een zeegebied buiten de zeegebieden B, C en D
"Gebied B"	een zeegebied waarvan de geografische coördinaten op geen enkel punt meer dan 20 mijl van de kustlijn verwijderd zijn, gerekend bij een gemiddelde tijhoogte, maar dat buiten de gebieden C en D ligt.
"Gebied C"	een zeegebied waarvan de geografische coördinaten op geen enkel punt meer dan 5 mijl van de kustlijn verwijderd zijn, gerekend bij een gemiddelde tijhoogte, maar buiten zeegebied D, indien aanwezig. Voorts bedraagt de kans op een significante golfhoogte van meer dan 2,5 meter minder dan 10% gedurende een periode van één jaar voor een schip dat het hele jaar door in de vaart is, of gedurende een specifieke periode voor een schip dat slechts een deel van het jaar, bijvoorbeeld in de zomer, in de vaart is.
"Gebied D"	een zeegebied waarvan de geografische coördinaten op geen enkel punt meer dan 3 mijl van de kustlijn verwijderd zijn, gerekend bij een gemiddelde tijhoogte. Voorts bedraagt de kans op een significante golfhoogte van meer dan 1,5 meter minder dan 10% gedurende een periode van één jaar voor een schip dat het hele jaar door in de vaart is, of gedurende een specifieke periode voor een schip dat slechts een deel van het jaar, bijvoorbeeld in de zomer, in de vaart is.

2. Elke lidstaat:

- a) stelt een lijst op van de zeegebieden onder zijn jurisdictie, en actualiseert deze indien nodig;

- b) bepaalt de binnengrens van het zeegebied dat het dichtst bij zijn kustlijn ligt;
 - c) maakt de lijst bekend in een openbare databank die kan worden geraadpleegd op de internetsite van de bevoegde maritieme instantie;
 - d) stelt de Commissie in kennis van de plaats waar de informatie zich bevindt, en van eventuele wijzigingen van de lijst.
3. In afwijking van de verplichting om een lijst van zeegebieden op te stellen, kan Griekenland een lijst van zeeroutes in Griekenland opstellen, en waar nodig actualiseren, met gebruikmaking van dezelfde criteria als voor de categorieën in lid 1.
4. Passagiersschepen worden, naargelang van het zeegebied waarin zij mogen varen, ingedeeld in de volgende klassen:

"Klasse A"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in de gebieden A, B, C en D.
"Klasse B"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in de gebieden B, C en D.
"Klasse C"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in de gebieden C en D.
"Klasse D"	passagiersschip dat wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in gebied D.

5. Voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen gelden de categorieën van hoofdstuk 1 (1.4.10) en (1.4.11) van de High Speed Craft Code van 1994, dan wel van hoofdstuk 1 (1.4.12) en (1.4.13) van de High Speed Craft Code van 2000.";

4) artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

b) lid 3 wordt geschrapt;

c) lid 4 wordt vervangen door:

"4. Uitrusting van zeeschepen die voldoet aan de overeenkomstig Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad* vastgestelde eisen, wordt geacht te voldoen aan de vereisten van deze richtlijn.

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

5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

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

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

ii) punt c) wordt geschrapt;

b) in punt b) van lid 2:

– wordt punt ii) geschrapt;

– wordt punt iii) vervangen door:

"iii) niettegenstaande het bepaalde in punt i), worden nieuwe passagiersschepen van klasse D vrijgesteld van de eis inzake de minimumboeghoogte van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966";

c) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

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

"c) bestaande passagiersschepen van de klassen C en D dienen te voldoen aan de specifieke relevante eisen van deze richtlijn en, wat betreft zaken die niet onder deze eisen vallen, aan de regels van de administratie van de vlaggenstaat. Die regels dienen te voorzien in een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van bijlage I, hoofdstukken II-1 en II-2, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke plaatselijke bedrijfsomstandigheden in de zeegebieden waarin schepen van deze klassen mogen varen. Alvorens bestaande passagiersschepen van de klassen C en D voor geregelde binnenlandse reizen in een havenstaat kunnen worden gebruikt, dient de administratie van de vlaggenstaat de instemming van de havenstaat met die regels te verkrijgen;

d) wanneer een lidstaat van mening is dat de door de administratie van de havenstaat op grond van punt c) voorgeschreven regels onredelijk zijn, stelt hij de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met daarin haar beslissing of die regels al dan niet redelijk zijn. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

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

d) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

ii) punt c) wordt vervangen door:

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

e) de volgende leden worden toegevoegd:

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

6. Schepen die vóór ...[de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, dienen uiterlijk ... [6 jaar na de datum bedoeld in de tweede alinea van artikel 2, lid 1] aan de eisen van deze richtlijn te voldoen.
7. In afwijking van deze richtlijn kan een lidstaat die op ... [datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] meer dan 60 passagiersschepen onder zijn vlag heeft die zijn vervaardigd uit een aluminiumlegering de volgende passagiersschepen voor de volgende perioden vrijstellen van de bepalingen van deze richtlijn:
 - a) passagiersschepen van de klassen B, C en D die na ... [datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] zijn vervaardigd uit een aluminiumlegering voor een periode van 10 jaar na die, en
 - b) passagiersschepen van de klassen B, C en D die vóór ... [datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] zijn vervaardigd uit een aluminiumlegering, voor een periode van 12 jaar na die datum,mits die schepen uitsluitend tussen havens van die lidstaat varen.

Een lidstaat die gebruik wenst te maken van deze afwijking, stelt de Commissie daarvan uiterlijk op ... [de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, vermelde datum] in kennis en licht de Commissie ook in over de inhoud. Hij deelt ook elke latere wijziging aan de Commissie mee. De Commissie informeert de andere lidstaten overeenkomstig artikel 9, lid 4.";

6) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Ro-ro-passagiersschepen van klasse C, waarvan de kielen werden gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk bouwstadium bevond op of na 1 oktober 2004, en alle ro-ro passagiersschepen van de klassen A en B voldoen aan de artikelen 6, 8 en 9 van Richtlijn 2003/25/EG.";

b) lid 2 wordt geschrapt;

7) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 3 wordt de tweede alinea geschrapt;

b) lid 4 wordt geschrapt;

8) artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

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

b) lid 4 wordt vervangen door:

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

De lidstaat stelt de Commissie in kennis van de maatregelen die hij voornemens is te treffen, en die kennisgeving bevat voldoende bijzonderheden om te bevestigen dat een toereikend veiligheidsniveau wordt gehandhaafd.

Indien de Commissie binnen zes maanden na de kennisgeving uitvoeringshandelingen vaststelt met daarin haar beslissing dat de voorgestelde maatregelen niet gerechtvaardigd zijn, wordt van de betrokken lidstaat geëist dat hij de voorgestelde maatregelen wijzigt of niet vaststelt. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

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

Elke maatregel dient te worden toegepast op alle passagiersschepen van dezelfde klasse of op vaartuigen wanneer die onder dezelfde nader omschreven omstandigheden varen, zonder onderscheid naar vlag, nationaliteit of plaats van vestiging van de exploitant van deze schepen of vaartuigen.

De in lid 3 bedoelde maatregelen gelden slechts zolang het schip of het vaartuig onder de aangegeven omstandigheden vaart.

De lidstaten melden de in de tweede en vierde alinea bedoelde maatregelen aan bij de Commissie door middel van een databank die de Commissie daartoe opzet en bijhoudt en waartoe de Commissie en de lidstaten toegang hebben. De Commissie maakt de getroffen maatregelen bekend op een publiekelijk toegankelijke website.";

c) in lid 5 wordt punt c) vervangen door:

"c) De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met daarin haar beslissing of het besluit van de lidstaat om de exploitatie van dit schip of vaartuig op te schorten of aanvullende veiligheidsmaatregelen op te leggen, al dan niet gerechtvaardigd is wegens ernstig gevaar voor de veiligheid van de mens, eigendommen of het milieu, en indien de opschorting of het opleggen van aanvullende maatregelen niet gerechtvaardigd is, wordt de betrokken lidstaat verzocht de opschorting of de maatregelen in te trekken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

9) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

b) in lid 2:

i) wordt punt b) vervangen door:

"b) de technische specificaties vervat in de wijzigingen van de internationale verdragen voor schepen van de klassen B, C en D en vaartuigen aan te passen in het licht van de opgedane ervaring;"

ii) worden de volgende punten toegevoegd:

"c) technische onderdelen te vereenvoudigen en te verduidelijken in het licht van de bij hun uitvoering opgedane ervaring;

d) de verwijzingen naar andere Unie-instrumenten die van toepassing zijn op binnenlandse passagiersschepen, te actualiseren.";

c) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

"3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om de wijzigingen van deze richtlijn bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel aan te nemen.

4. In uitzonderlijke omstandigheden, indien terdege gemotiveerd door een adequate analyse door de Commissie en ter voorkoming van een ernstige en onaanvaardbare dreiging voor de maritieme veiligheid, voor de gezondheid, voor het leven of de werkomstandigheden aan boord of voor het mariene milieu, dan wel ter voorkoming van een onverenigbaarheid met de maritieme wetgeving van de Unie, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn zodanig te wijzigen dat een wijziging van de in artikel 2 bedoelde internationale instrumenten niet wordt toegepast in het kader van deze richtlijn.

Die gedelegeerde handelingen worden uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betrokken wijziging of de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging vastgesteld. In de periode voorafgaand aan de inwerkingtreding van een dergelijke gedelegeerde handeling nemen de lidstaten geen initiatieven om die wijziging op te nemen in hun nationale wetgeving of om de wijziging van het betrokken internationaal instrument toe te passen.";

- 10) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 10 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De in artikel 10, leden 3 en 4, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 10, leden 3 en 4, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van zeven jaar met ingang van ... [datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn].
De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van zeven jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10, leden 3 en 4, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 10, lid 3 of 4, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.";

11) artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

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

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

b) lid 3 wordt geschrapt;

12) artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

b) een periodiek onderzoek om de twaalf maanden, en

c) aanvullende onderzoeken, indien nodig.";

b) lid 2 wordt geschrapt;

13) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

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

c) lid 4 wordt vervangen door:

"4. Overeenkomstig artikel 9, leden 1, 2 en 3, moeten voor schepen of vaartuigen ingestelde aanvullende veiligheidsmaatregelen, gelijkwaardige maatregelen en vrijstellingen op het certificaat van het schip of van het vaartuig worden vermeld.";

14) artikel 14 wordt geschrapt;

15) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 16 bis

Evaluatie

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

16) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) in hoofdstuk II-2, deel A, punt 13.1, wordt de eerste alinea vervangen door:

"Aan boord van elk passagiersschip moeten ter instructie van de scheepsofficieren algemene plannen permanent zijn opgehangen op daarvoor in aanmerking komende plaatsen waarop voor elk dek duidelijk zijn aangegeven de controlestations, de verschillende brandsecties omgeven door schotten van klasse A, de secties omgeven door schotten van klasse B, alsmede aanwijzingen betreffende de brandontdekkingsinstallaties, de brandalarminstallaties, de sprinklerinstallatie, de brandblusmiddelen, de toegangen tot de verschillende compartimenten, dekken, enz. en het ventilatiesysteem met inbegrip van bijzonderheden omtrent de plaatsen waar de ventilatoren kunnen worden bediend, de plaatsen van de brandkleppen en de nummers van de ventilatoren die elke sectie bedienen. In plaats daarvan mogen de genoemde details zijn opgenomen in een boekje, waarvan een exemplaar moet worden verstrekt aan iedere officier, terwijl één exemplaar steeds aan boord op een toegankelijke plaats beschikbaar moet zijn. Plannen en boekjes moeten goed worden bijgehouden door veranderingen zo spoedig mogelijk daarbij in aan te brengen. De beschrijving van die plannen en boekjes dienen in de officiële taal van de vlaggenstaat gesteld te zijn. Indien deze taal Engels noch Frans is, moet er een vertaling in één van deze talen worden toegevoegd. Indien het schip wordt gebruikt voor binnenlandse reizen in een andere lidstaat, moet een vertaling in de officiële taal van die havenstaat, indien het om een andere taal dan Engels of Frans gaat, worden toegevoegd.";

- b) in hoofdstuk III, punt 2, wordt het inleidende deel van voetnoot 1 bij de tabel vervangen door:

"Groepsreddingsmiddelen kunnen bestaan uit reddingsboten of reddingsvlotten of een combinatie daarvan, in overeenstemming met voorschrift III/2.2. De administratie van de vlaggenstaat kan, wanneer dat gerechtvaardigd is op grond van de beschutte aard van de reizen en/of de gunstige klimatologische omstandigheden in het vaargebied, en op voorwaarde dat de havenlidstaat dit niet afwijst, met betrekking tot de aanbevelingen van IMO MSC/Circ.1046 het volgende aanvaarden:".

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op ... [24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] de bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen die bepalingen toe met ingang van ... [24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3
Inwerkingtreding

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

Artikel 4
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter