



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 21 lutego 2022 r.
(OR. en)

6405/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0036 (COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 18 lutego 2022 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2022) 53 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 53 final.

Załącznik: COM(2022) 53 final



Bruksela, dnia 18.2.2022 r.
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2022) 29 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek dotyczy modyfikacji dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro¹.

W ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz Programu lepszego stanowienia prawa, realizowanych przez Komisję, a także jako element bezpośredniej reakcji w związku z kontrolą sprawności unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich² Komisja przedstawiła w 2017 r. trzy wnioski dotyczące zmiany wspomnianych przepisów. W dniu 15 listopada 2017 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2017/2108³, dyrektywę 2017/2109⁴ i dyrektywę 2017/2110⁵.

Wspomniana kontrola sprawności obejmowała również dyrektywę 2003/25/WE regulującą szczególne wymogi stateczności dotyczące pasażerskich statków typu ro-ro. Komisja nie przedstawiła jednak wniosku dotyczącego modyfikacji dyrektywy, ponieważ w tamtym czasie toczyły się w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dyskusje na temat norm stateczności dla statków w stanie uszkodzonym. W następstwie przyjęcia znowelizowanych przepisów międzynarodowych⁶ Komisja jest gotowa zaproponować zmianę unijnych wymogów stateczności w stanie uszkodzonym.

Ogólnym celem nowelizacji unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich jest uproszczenie i usprawnienie istniejących ram regulacyjnych w celu: (i) utrzymania przepisów UE w zakresie, w jakim jest to konieczne i proporcjonalne; (ii) zapewnienia ich prawidłowego wdrożenia; oraz (iii) wyeliminowania potencjalnego nakładania się obowiązków i występowania niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Nadrzędnym celem jest stworzenie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które byłyby łatwiejsze do stosowania, monitorowania oraz egzekwowania i tym samym zwiększenia ogólnego poziomu bezpieczeństwa.

W przypadku statków zaangażowanych w rejsy międzynarodowe, co obejmuje rejsy między dwoma państwami członkowskimi, zastosowanie mają konwencje międzynarodowe (w

¹ Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22.

² Jej wyniki zostały przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w dniu 16 października 2015 r. (COM(2015) 508).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 315 z 30.11.2017).

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 52).

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 61).

⁶ Regulacje zawarte w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu – SOLAS 74 z późniejszymi zmianami (zmiany z 2020 r. określane jako „SOLAS 2020”).

ramach kompetencji IMO) oraz niektóre przepisy UE. Najważniejszą konwencją, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa, jest Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. oraz protokół do tej konwencji z 1988 r. Ogólne wymogi stateczności zawarte w konwencji SOLAS 90 (w postaci określonej w tekście dyrektywy wraz ze wszystkimi obowiązującymi zmianami) zostały ustanowione zostały ustalone w sposób deterministyczny i włączone do prawidła II-1/B/8 konwencji SOLAS. Wymogi te mają zastosowanie do całej Unii z uwagi na bezpośrednie stosowanie konwencji SOLAS do rejsów międzynarodowych oraz zastosowanie do rejsów krajowych dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Wersja przekształcona)⁷.

Oprócz wymogów międzynarodowych szczególne przepisy UE mają zastosowanie do statków pasażerskich, pasażerskich statków typu ro-ro i jednostek szybkich. W dyrektywie 2003/25/WE określono wymogi stateczności dla statków pasażerskich typu ro-ro w stanie uszkodzonym, które dotyczą wszystkich pasażerskich statków typu ro-ro realizujących usługi rozkładowe do lub z portu państwa członkowskiego, niezależnie od ich bandery, w przypadku gdy uprawiają one żeglugę międzynarodową. Jej celem jest zapewnienie ich stateczności po uszkodzeniu, co ma poprawić zdolność tego typu statków do przetrwania w przypadku uszkodzenia spowodowanego zderzeniem. W następstwie katastrofy promu „MS Estonia” w dniu 28 września 1994 r. osiem krajów europejskich (w tym siedem państw członkowskich) uruchomiło inicjatywę (Porozumienie sztokholmskie z dnia 28 lutego 1996 r.) na rzecz wprowadzenia wyższej normy stateczności w stanie uszkodzonym dla pasażerskich statków typu ro-ro, w celu uwzględnienia skutku gromadzenia się wody na pokładzie ro-ro oraz umożliwienia statkom przetrwania w groźniejszych sytuacjach niż te, które określono w normie SOLAS 90, przy stanie morza charakteryzującym się znaczącą wysokością fali do 4 m. Inicjatywa ta doprowadziła do przedstawienia przez Komisję wniosku dotyczącego dyrektywy, a następnie do przyjęcia przez Parlament Europejski i Radę dyrektywy 2003/25/WE.

Unijne szczególne wymogi stateczności uzupełniają wymogi SOLAS dotyczące stateczności w stanie uszkodzonym, aby uwzględnić – w przypadku uszkodzenia statku – obecność na pokładzie ro-ro wody, której ilość zależy od wolnej burty w stanie uszkodzonym oraz znaczącej wysokości fali w obszarze działania. Wymogi ustanowione w dyrektywie 2003/25/WE mają również zastosowanie do pasażerskich statków typu ro-ro zaangażowanych w wykonywanie działalności gospodarczej w obrębie Unii Europejskiej na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Przedmiotowa dyrektywa dzieli statki i obszary morskie na cztery kategorie (A, B C i D) w zależności od odległości od brzegu i krytycznej wysokości fali. W przypadku pasażerskich statków typu ro-ro klasy A, B i C należy stosować wymogi dyrektywy 2003/25/WE.

W następstwie oceny REFIT dotyczącej przepisów w zakresie bezpieczeństwa statków pasażerskich wydano zalecenie mające na celu ocenę możliwości dostosowania podejścia regulacyjnego UE w kwestii szczególnych wymogów stateczności dla pasażerskich statków typu ro-ro do przepisów międzynarodowych, pod warunkiem że obecny poziom bezpieczeństwa określony w dyrektywie 2003/25/WE zostanie co najmniej utrzymany.

Biorąc pod uwagę różnice między zmienioną konwencją SOLAS (wersją mającą zastosowanie od 2020 r.) a szczególnymi unijnymi wymogami stateczności w stanie uszkodzonym dla pasażerskich statków typu ro-ro, konieczność stosowania dyrektywy 2003/25/WE i jej wartość dodaną oceniono na podstawie tego, czy wymogi konwencji SOLAS zapewniają taki sam poziom bezpieczeństwa.

⁷ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

Uwzględniając wnioski z oceny REFIT przeprowadzonej przez Komisję oraz rozwój sytuacji na szczeblu międzynarodowym, powierzono Komisji zadanie oceny możliwości zaproponowania zmiany lub uchylecia szczególnych unijnych wymogów stateczności dla pasażerskich statków typu ro-ro, w oparciu o normy międzynarodowe, jeżeli zostaną one zmodernizowane (począwszy od 2020 r.) w zadowalający dla Unii sposób. W tym celu przeprowadzono ekspertyzę, w ramach której przeanalizowano warianty techniczne i strategiczne, a mianowicie różne opcje dotyczące wymaganego wskaźnika podziału grodziowego R, ograniczeń dotyczących wysokości fali nałożonych dyrektywą 2009/45/WE w sposób probabilistyczny oraz rozwiązań alternatywnych względem dodatkowych wymogów deterministycznych. Komisja oceniła również, czy wymogi zawarte w dyrektywie 2003/25/WE pozostałyby aktualne do czasu, aż zostanie wykazane, że odpowiedni poziom bezpieczeństwa ustalony na szczeblu międzynarodowym zapewni równoważną lub wyższą ochronę.

Poza rozwiązaniami technicznymi służącymi do obliczania stateczności w stanie uszkodzonym dla różnych typów statków wyniki ekspertyzy doprowadziły również do sformułowania zalecenia, aby nie uwzględniać ograniczeń wysokości fali w ramach koncepcji probabilistycznej. Obliczenia próby statku nie wykazały, że ograniczenia wysokości fali wynikające ze znormalizowanego współczynnika „s” lub oczekiwanej krytycznej wysokości fali mają znaczący wpływ na ogólną zdolność przetrwania wyrażoną wskaźnikiem A. W związku z tym nie ma sensu wprowadzanie odrębnych wymogów w odniesieniu do eksploatacyjnych ograniczeń wysokości fali w kontekście stateczności w stanie uszkodzonym w ramach koncepcji probabilistycznej.

Biorąc pod uwagę wyniki badania oraz ogólny cel, jakim jest uproszczenie i usprawnienie ram regulacyjnych UE dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich, przygotowano wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2003/25/WE. Szczegółowe cele jej nowelizacji są następujące:

- zapewnienie, w miarę możliwości, spójności z niedawno zaktualizowanymi międzynarodowymi normami stateczności w stanie uszkodzonym, uzgodnionymi przez IMO dla statków pasażerskich;
- zmniejszenie złożoności oraz obciążeń technicznych i administracyjnych, które wynikają przede wszystkim z dwóch różnych systemów oceniania zdolności przetrwania statków pasażerskich typu ro-ro w stanie uszkodzonym;
- ograniczenie, w miarę możliwości, niejednoznaczności definicji i wymogów w świetle zmienionej dyrektywy 2009/45/WE; oraz
- usunięcie nieaktualnych przepisów dotyczących instrumentów międzynarodowych, które nie mają już zastosowania ani nie obowiązują.

W celu zapewnienia jasności i spójności niniejszy wniosek obejmuje również aktualizacje licznych definicji i odniesień do odpowiednich przepisów UE i prawideł konwencji SOLAS.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wniosek jest w pełni spójny z trzema dyrektywami zmieniającymi w sprawie bezpieczeństwa statków pasażerskich, przyjętymi w grudniu 2017 r., tj. dyrektywami 2017/2108, 2017/2109 i 2017/2110. Zapewnia również spójność z dyrektywą 2009/16/WE⁸ w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Wniosek jest w pełni zgodny z zaleceniami kontroli

⁸ Tamże.

sprawności i białą księgą z 2011 r. w sprawie przyszłości transportu⁹, w której uznano potrzebę zmodernizowania obecnych unijnych ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek stanowi element realizowanego przez Komisję programu REFIT i służy urzeczywistnieniu Programu lepszego stanowienia prawa, zapewniając uproszczenie i jasność obowiązujących przepisów; wniosek nie tworzy przy tym zbędnych obciążeń i nadaża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Wniosek stanowi również realizację celów strategii dotyczącej transportu morskiego do 2018 r. poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług promowych w regularnym wewnętrznym transporcie pasażerskim.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną dyrektywy zmieniającej stanowi art. 100 ust. 2 TFUE, który przewiduje środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa transportu oraz przepisy szczegółowe dotyczące transportu morskiego.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Na wniosek Rady¹⁰ przepisy UE w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich są zasadniczo wzorowane na wymogach międzynarodowych oraz kształtowane w oparciu o te wymogi; stanowią także reakcję na szereg poważnych wypadków (np. katastrofy promów „Herald of Free Enterprise” i „MS Estonia”). W porównaniu z normami międzynarodowymi zapisanymi w konwencjach IMO niektóre aspekty zostały na poziomie Unii zaostrome, jak ma to miejsce w przypadku wymogów stateczności w stanie uszkodzonym dla statków typu ro-ro, określonych w dyrektywie 2003/25/WE.

Przepisy w zakresie bezpieczeństwa statków pasażerskich dotyczą większości państw członkowskich (jako państw bandery, a także jako państw portu), z wyjątkiem czterech państw śródlądowych.

- **Proporcjonalność**

Wniosek został przygotowany w związku z najnowszymi wydarzeniami na szczeblu międzynarodowym oraz wynikami badania technicznego Komisji, w którym porównano ramy regulacyjne określone w dyrektywie 2003/25/WE z ramami przewidzianymi w konwencji SOLAS 2020, wskazując i przedstawiając dowody na wszelkie potencjalne luki w zakresie bezpieczeństwa między tymi dwoma zbiorami przepisów. Komisja określiła, oceniła i rozważyła również alternatywne środki, które mogłyby umożliwić zlikwidowanie tego rodzaju luk w zakresie bezpieczeństwa (zwiększając jego poziom) dzięki uwzględnieniu ogólnej zdolności przetrwania statku.

Wniosek mający na celu zmianę wymogów stateczności w stanie uszkodzonym dla nowo budowanych i nowo certyfikowanych pasażerskich statków typu ro-ro, wyeliminowanie

⁹ Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM/2011/0144).

¹⁰ Rezolucja Rady z dnia 22 grudnia 1994 r. w sprawie bezpieczeństwa promów pasażerskich typu ro-ro, (94/C 379/05), Dz.U. C 379 z 31.12.1994, s. 8.

nakładania się przepisów oraz usunięcie nieaktualnych definicji i odniesień uznaje się za jedyny proporcjonalny i spójny wariant. Gwarantuje on, że obecny wysoki poziom bezpieczeństwa nie zostanie naruszony.

Zgodnie z zasadą proporcjonalności dyrektywa pozostaje najodpowiedniejszą formą regulacji, prowadzącą do osiągnięcia założonych celów. Określa ona wspólne zasady i poziomy bezpieczeństwa, zapewnia ich egzekwowanie, ale pozostawia państwom członkowskim wybór praktycznych i technicznych procedur wykorzystywanych do ich wdrożenia w każdym z tych państw. W ten sposób pozostawia ona każdemu państwu członkowskiemu odpowiedzialność w zakresie decyzji dotyczącej instrumentów wdrażania, które są najlepiej dostosowane do jego systemu wewnętrznego. Dyrektywa gwarantuje również, że cel niniejszego wniosku polegający na uproszczeniu zostanie osiągnięty w możliwie największym stopniu, chociaż będzie ostatecznie określany przez każde państwo członkowskie w trakcie wdrażania.

- **Wybór instrumentu**

W kontekście zapewnienia jasnego i spójnego obrazu techniki prawodawczej za najbardziej odpowiednie rozwiązanie prawne uznaje się dyrektywę zmieniającą.

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

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Z kontroli sprawności wynika, że kluczowe cele unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich odnoszące się do bezpieczeństwa pasażerów są ogólnie spełniane i nadal pozostają niezwykle istotne. Unijne ramy prawne w zakresie bezpieczeństwa statków pasażerskich doprowadziły do osiągnięcia wspólnego poziomu bezpieczeństwa statków pasażerskich w Unii i równych warunków dla operatorów, 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. Wydano zalecenia mające na celu uproszczenie, wyjaśnienie i uchylenie szeregu niejednoznacznych, nieaktualnych lub nakładających się na siebie wymogów. Jeśli chodzi o wymogi stateczności w stanie uszkodzonym, w rezultacie kontroli sprawności zalecono, aby ocenić możliwość zaproponowania zmiany lub uchylenia szczególnych unijnych wymogów stateczności w stanie uszkodzonym dla pasażerskich statków typu ro-ro, w oparciu o unowocześnione normy międzynarodowe.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na techniczny charakter przewidywanej propozycji za najodpowiedniejsze narzędzie konsultacji uznano ukierunkowane konsultacje. Przeprowadzono konsultacje z ekspertami krajowymi w ramach grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich. W ramach zleconego na zewnątrz badania technicznego zorganizowano dwa warsztaty, do udziału w których zaproszono wszystkie państwa członkowskie oraz stowarzyszenia branżowe i pasażerskie.

Wyniki badania technicznego zleconego przez Komisję na potrzeby przygotowania niniejszej nowelizacji przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym wnioskowi. Proponowana struktura wymogów stateczności w stanie uszkodzonym, które określono z uwzględnieniem zdolności przewozowej statków, została poparta przez

zdecydowaną większość ekspertów krajowych. Na podstawie dokładnie przeanalizowanych uwag ekspertów krajowych i zainteresowanych stron we wniosku wprowadzono tymczasowe rozwiązania alternatywne dla nowo budowanych statków certyfikowanych do przewozu 1 350 lub mniej osób. Wykorzystanie tych dwóch wariantów zostałoby poddane ocenie po dziesięciu latach od wdrożeniu nowelizacji.

Wszystkie uwagi i propozycje przedstawione przez ekspertów krajowych i zainteresowane strony z branży w trakcie dyskusji na posiedzeniach grupy ekspertów zostały ocenione z uwzględnieniem nadrzędnego celu, jakim jest zapewnienie utrzymania co najmniej dotychczasowego poziomu bezpieczeństwa.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zebranych podczas procesu kontroli sprawności, 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.¹¹

Oprócz 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. Przedmiotowa wiedza ekspercka została zebrana w ramach Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich. Została ona przedstawiona w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek.

- **Ocena skutków**

Wniosek jest bezpośrednią reakcją na kontrolę sprawności, w wyniku której wskazano kwestie wymagające dostosowania i uproszczenia oraz oceniono potencjał związany z takim uproszczeniem. Jak podkreślono w dokumencie roboczym służb Komisji, niniejszy wniosek ma wysoce techniczny charakter. Wniosek opiera się na wynikach badania technicznego przeprowadzonego we współpracy z wysoko wyspecjalizowanymi ekspertami posiadającymi konkretną wiedzę w tej dziedzinie. Ponadto inicjatywa ta przewiduje dostosowanie zasad do międzynarodowych przepisów ustanowionych przez IMO. Zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi lepszego stanowienia prawa nie przeprowadzono dogłębnej oceny skutków.

Do niniejszego wniosku dołączono jednak dokument roboczy służb Komisji, w którym przypomniano zalecenia z kontroli sprawności i uściślono uzasadnienie proponowanych rozwiązań z technicznego i prawnego punktu widzenia. Zawiera on podsumowanie wyników zleconego przez Komisję badania technicznego, przeprowadzonego w celu wsparcia tej inicjatywy

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Głównym celem niniejszego wniosku jest zmniejszenie złożoności oraz obciążeń technicznych i administracyjnych, które wynikają przede wszystkim z dwóch różnych systemów oceniania zdolności przetrwania statków pasażerskich typu ro-ro w stanie uszkodzonym, w odniesieniu do wymogów stateczności w stanie uszkodzonym. Chodzi również o zapewnienie, w miarę możliwości, spójności z niedawno zaktualizowanymi

¹¹ SWD(2015) 197.

międzynarodowymi normami stateczności w stanie uszkodzonym, uzgodnionymi przez IMO dla statków pasażerskich. Przewidywane dostosowanie do zasad międzynarodowych i uproszczenie zracjonalizują obciążenie przedsiębiorstw i operatorów stoczniowych, jakie wiąże się z wykonywaniem obliczeń.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi lepszego stanowienia prawa¹² plany wdrażania nie są wymagane w przypadku dyrektyw o bardzo technicznym zakresie.

W odniesieniu do państw członkowskich określono odpowiednie mechanizmy monitorowania i sprawozdawczości, biorąc pod uwagę fakt, że w projekcie dyrektywy zmieniającej zaproponowano alternatywne rozwiązania techniczne dla niektórych kategorii statków. Najważniejsze dane dotyczące nowo budowanych statków oraz obliczeń stateczności w stanie uszkodzonym będą gromadzone i ewaluowane z pomocą EMSA. Po dziesięciu latach od wdrożenia zmienionych wymogów przeprowadzona zostanie ocena, a dyrektywa zostanie poddana nowelizacji.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane: chociaż zmienione wymogi zawarte w dyrektywie mają charakter techniczny, nie są one skomplikowane dla docelowych odbiorców.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 projektu dyrektywy zmieniającej stanowi jego główną część i wprowadza zmiany w licznych przepisach dyrektywy 2003/25/WE.

Cel, zakres stosowania i definicje

W pkt 1 zmieniono szereg dotychczasowych definicji, takich jak „statek istniejący”, „nowy statek”, „usługa rozkładowa”, „państwo portu” i „szczególne wymogi stateczności”.

Znaczące wysokości fali

W pkt 2 doprecyzowano pojęcie „znaczących wysokości fali” i ograniczono jego stosowanie do statków, które będą spełniać szczególne wymogi stateczności w stanie uszkodzonym zawarte w sekcji A załącznika I do dyrektywy 2003/25/WE.

Obszary morza

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

W pkt 3 uproszczono obowiązek publikowania przez państwa członkowskie wykazów obszarów morza wraz z wartościami znaczących wysokości fali.

Szczególne wymogi stateczności

Pkt 4 zawiera zmienione szczegółowe wymogi stateczności. Zasady te są podzielone a) w zależności od daty położenia stępki statku lub daty, w której statek znajdował się na równoważnym etapie budowy, oraz b) w zależności od zdolności statku w zakresie przewozu pasażerów na pokładzie. Istniejące i już certyfikowane statki będą nadal stosować obecne wymogi, natomiast nowo budowane i nowo certyfikowane statki oddawane na potrzeby wykonywania usług rozkładowych w UE będą musiały spełniać wymogi zaktualizowanych przepisów międzynarodowych (SOLAS 2020 dla statków o zdolności przewozu ponad 1 350 osób na pokładzie) w połączeniu ze szczególnym wymogiem unijnym dotyczącym wskaźnika R (SOLAS 2020 + poziom SDC3 wskaźnika R – dla statków o zdolności przewozu 1 350 lub mniej osób na pokładzie).

W okresie przejściowym trwającym dziesięć lat statkom, które mają zdolność przewozu 1 350 lub mniej osób na pokładzie, zapewniono dwa alternatywne rozwiązania w zakresie wymogów stateczności – obecne przepisy zawarte w sekcji A załącznika I lub zaktualizowane przepisy w sekcji B załącznika I. Po upływie okresu dziesięciu lat zastosowanie tych dwóch opcji zostanie poddane ocenie, a dyrektywa zostanie odpowiednio znowelizowana.

W pkt 5 usunięto zbędne przepisy dotyczące „wprowadzenia szczególnych wymogów stateczności”, tj. procesu, który nastąpił po przyjęciu dyrektywy 2003/25/WE.

Pkt 6 zawiera niezbędne zmiany w przepisach dotyczących „certyfikatów”. Zmiany te wynikają z dodania nowej sekcji B w załączniku I do dyrektywy 2003/25/WE oraz modyfikacji wprowadzonych dyrektywą (UE) 2017/2110, zgodnie z którymi zrezygnowano z pojęcia „państwa goszczącego” i zastąpiono je terminem „państwo portu”.

Pkt 7 zmienia przepisy dotyczące „rejsów sezonowych i krótkoterminowych”, odzwierciedlając zmianę terminu „państwo goszczące” na „państwo portu”, a także ograniczone zastosowanie koncepcji znaczącej wysokości fali do statków spełniających wymogi stateczności zawarte w sekcji A załącznika I.

W punkcie 8 zapowiedziano przegląd wdrożenia zmienionego wymogu stateczności po dziesięciu latach od jego przyjęcia.

Pkt 9 zawiera kilka formalnych zmian dotyczących obecnego wymogu stateczności, które należy zawrzeć w sekcji A załącznika I.

Pkt 10 wprowadza nowe szczególne wymogi stateczności w sekcji B załącznika I.

W pkt 11 wprowadza się nowy załącznik III, w którym określono zbiór danych technicznych przekazywanych przez państwa członkowskie Komisji w odniesieniu do wszystkich nowo budowanych i nowo certyfikowanych pasażerskich statków typu ro-ro, wprowadzanych do regularnej eksploatacji w Unii. Dane te byłyby wykorzystywane do celów oceny wdrożenia zmienionej dyrektywy 2003/25/WE.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹³,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵ ustanawia jednolity poziom szczególnych wymogów stateczności dla pasażerskich statków typu ro-ro, podnosząc zdolność przetrwania tego typu statków w przypadku uszkodzenia spowodowanego zderzeniem i zapewniając wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg w połączeniu z wymogami określonymi w konwencji SOLAS w wersji obowiązującej w dniu przyjęcia dyrektywy (SOLAS 90).
- (2) W dniu 15 czerwca 2017 r. Międzynarodowa Organizacja Morska („IMO”) przyjęła w drodze rezolucji MSC.421(98) znowelizowane przepisy szczególne dotyczące norm stateczności dla statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, które mają zastosowanie również do pasażerskich statków typu ro-ro. Konieczne jest uwzględnienie wspomnianych zmian, jakie zaszły na szczeblu międzynarodowym, oraz dostosowanie unijnych przepisów i wymogów do rozwiązań ustanowionych w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (zwanej dalej „konwencją SOLAS”) w odniesieniu do pasażerskich statków typu ro-ro zaangażowanych w rejsy międzynarodowe.
- (3) Rezolucja nr 14 Międzynarodowej Organizacji Morskiej do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS z 1995 r. umożliwiła członkom Międzynarodowej Organizacji Morskiej zawieranie umów regionalnych, jeżeli

¹³ Dz.U. C z, s. .

¹⁴ Dz.U. C z, s. .

¹⁵ Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22).

stwierdzają oni, iż panujące warunki morskie i inne warunki lokalne wymagają szczególnych wymogów stateczności w wyznaczonym obszarze. Deterministyczne wymogi dotyczące stateczności w stanie uszkodzonym dla pasażerskich statków typu ro-ro, określone w załączniku I do dyrektywy 2003/25/WE, różnią się od nowych międzynarodowych wymogów probabilistycznych, gdzie bezpieczeństwo pasażerskiego statku typu ro-ro mierzy się na podstawie prawdopodobieństwa jego przetrwania po zderzeniu. Międzynarodowy system probabilistyczny jest określony w rozdziale II-1 konwencji SOLAS. Nowe wymogi powinny zostać włączone do dyrektywy 2003/25.

- (4) Wymogi określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹⁶ nadal mają zastosowanie do pasażerskich statków typu ro-ro. Ocena różnych rozmiarów pasażerskich statków typu ro-ro pod kątem poziomu bezpieczeństwa zapewnianego przez wymogi konwencji SOLAS 2020 doprowadziła do konkluzji, że stosowanie wymogów stateczności zgodnie z konwencją SOLAS 2020 oznacza znaczące obniżenie ryzyka dla pasażerskich statków typu ro-ro certyfikowanych do przewozu ponad 1 350 osób na pokładzie w porównaniu z wymogami zawartymi w dyrektywie 2003/25/WE, stosowanymi w połączeniu z konwencją SOLAS zmienioną odpowiednimi instrumentami IMO mającymi zastosowanie w momencie jej przyjęcia („SOLAS 90”).
- (5) Wymogi stateczności określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do pasażerskich statków typu ro-ro, certyfikowanych do przewozu 1 350 lub mniej osób na pokładzie, byłyby trudne do wdrożenia w przypadku niektórych konstrukcji tych statków. W związku z tym podmioty gospodarcze będące właścicielami tych statków lub korzystające z nich w ramach usługi rozkładowej w Unii powinny mieć możliwość stosowania wymogów stateczności mających zastosowanie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie powinny powiadamiać Komisję o korzystaniu z takiej opcji, przekazując równocześnie zbiór danych dotyczących odnośnych statków. Po dziesięciu latach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja powinna ocenić wykorzystanie tej opcji w celu podjęcia decyzji o kolejnej nowelizacji niniejszej dyrektywy.
- (6) W przypadku pasażerskich statków typu ro-ro certyfikowanych do przewozu 1 350 lub mniej osób na pokładzie opcjonalne stosowanie wymogów SOLAS 2020 powinno być uzależnione od zapewnienia wyższego poziomu wskaźnika R niż określony w tej konwencji, w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.
- (7) Aby zapewnić niezbędny poziom bezpieczeństwa, szczególne wymogi stateczności w stanie uszkodzonym powinny mieć również zastosowanie do istniejących pasażerskich statków typu ro-ro, które nie były nigdy certyfikowane zgodnie z dyrektywą 2003/25/WE i które rozpoczynają świadczenie usługi rozkładowej w Unii.
- (8) Aby umożliwić Komisji ocenę niniejszej dyrektywy oraz przedstawienie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania na temat jej wykonania do dnia [UP: proszę wstawić datę: dziesięć lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r., państwa członkowskie powinny dostarczać dane dotyczące każdego nowego pasażerskiego statku typu ro-ro certyfikowanego po dniu [UP: proszę wstawić datę: jeden rok od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r. w odniesieniu

¹⁶ 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).

do usługi rozkładowej świadczonej zgodnie z wymogami stateczności zawartymi w niniejszej dyrektywie, według struktury określonej w załączniku.

- (9) Ponieważ dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE¹⁷ została zmieniona, a dyrektywa Rady 1999/35/WE¹⁸ została uchylona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110¹⁹, pojęcie „państwa goszczącego” nie ma już zastosowania i w związku z tym należy je zastąpić pojęciem „państwa portu”.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/25/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2003/25/WE

W dyrektywie 2003/25/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
- „b) »istniejący pasażerski statek typu ro-ro« oznacza pasażerski statek typu ro-ro, którego stępka została położona lub który znajdował się na podobnym etapie budowy przed dniem [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r.; Za podobny etap budowy uważa się etap, na którym:
- (i) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem; oraz
- (ii) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo 1 % szacunkowej masy materiału konstrukcyjnego statku — w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- c) »nowy pasażerski statek typu ro-ro« oznacza pasażerski statek typu ro-ro, który nie jest statkiem istniejącym;”;
- b) lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) »konwencja SOLAS« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. i obowiązujące zmiany do tej konwencji;”;
- c) dodaje się lit. ea), eb) i ec) w brzmieniu:
- „ea) »SOLAS 90« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną następującymi instrumentami IMO:
- Res.MSC.1(45);
 - Res.MSC.6(48);

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 61).

- Res.MSC.11(55);
- Res.MSC.13(57);
- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);
- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Res.MSC.69(69);
- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

eb) »SOLAS 2009« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną rezolucją MSC.216(82);

ec) »SOLAS 2020« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną rezolucją MSC.421(98);”;

d) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) »usługa rozkładowa« oznacza serię kursów pasażerskich statków typu ro-ro obsługujących przewozy pomiędzy tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą lub serię podróży z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich:

(i) zgodnie z opublikowanym rozkładem; albo

(ii) z taką regularnością lub częstotliwością, że są uznane za systematyczne serie;”;

e) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) »państwo portu« oznacza państwo członkowskie, do lub z którego portów pasażerski statek typu ro-ro świadczy usługę rozkładową;”;

f) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) »szczególne wymogi stateczności« oznaczają wymogi stateczności, o których mowa w art. 6;”;

g) dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) »operator« oznacza osobę prawną lub fizyczną, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku.”;

2) art. 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jako państwo portu każde państwo członkowskie zapewnia, aby pasażerskie statki typu ro-ro pływające pod banderą państwa niebędącego państwem członkowskim całkowicie spełniały wymogi niniejszej dyrektywy zanim zostaną zaangażowane w rejsy w ramach usługi rozkładowej z lub do portów tego państwa członkowskiego, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2017/2110/WE²⁰.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Znaczące wysokości fali

Znaczące wysokości fali (hs) wykorzystuje się do określenia poziomu wody na pokładzie samochodowym podczas stosowania szczególnych wymogów stateczności podanych w załączniku I sekcja A. Dane liczbowe dotyczące znaczących wysokości fali to dane, które rocznie nie przekraczają współczynnika prawdopodobieństwa o więcej niż 10 %.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa portu ustanawiają i regularnie aktualizują wykaz obszarów morza, po których pływają pasażerskie statki typu ro-ro realizujące usługi rozkładowe do lub z portów tych państw, a także właściwe dane liczbowe dotyczące znaczącej wysokości fali na tych obszarach.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wykaz jest publikowany w publicznej bazie danych dostępnej na stronie internetowej właściwego organu morskiego. Komisję powiadamia się o tym, gdzie znajdują się te informacje, a także o wszelkich aktualizacjach wykazu oraz powodach takich aktualizacji.”;

5) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Szczególne wymogi stateczności

1. Bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2009/45/WE, nowe pasażerskie statki typu ro-ro certyfikowane do przewozu ponad 1 350 osób na pokładzie muszą spełniać szczególne wymogi stateczności określone w rozdziale II-1 część B konwencji SOLAS 2020.
2. W zależności od wyboru operatora, nowe pasażerskie statki typu ro-ro certyfikowane do przewozu 1 350 lub mniej osób na pokładzie muszą spełniać:
 - a) szczególne wymogi stateczności określone w sekcji A załącznika I do niniejszej dyrektywy lub
 - b) szczególne wymogi stateczności określone w sekcji B załącznika I do niniejszej dyrektywy.

²⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 61).

W odniesieniu do każdego takiego statku administracja państwa bandery powiadamia Komisję w terminie dwóch miesięcy od daty wydania certyfikatu, o którym mowa w art. 8, o wyborze opcji, o której mowa w akapicie pierwszym lit. a) lub lit. b), oraz dołącza do takiego powiadomienia szczegółowe informacje, o których mowa w załączniku III.

3. Stosując wymogi określone w załączniku I sekcja A, państwa członkowskie posługują się wytycznymi określonymi w załączniku II, o ile możliwe jest ich zastosowanie oraz na tyle, na ile są one zgodne z konstrukcją danego statku.
4. W zależności od wyboru operatora, istniejące pasażerskie statki typu ro-ro certyfikowane do przewozu ponad 1 350 osób na pokładzie, rozpoczynające wykonywanie usługi rozkładowej do lub z portu państwa członkowskiego po dniu *[UP: proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* r., które nie były nigdy certyfikowane zgodnie z niniejszą dyrektywą, muszą spełniać:
 - a) szczególne wymogi stateczności określone w rozdziale II-1 część B konwencji SOLAS 2020 lub
 - b) szczególne wymogi określone w sekcji A załącznika I do niniejszej dyrektywy, dodatkowo do wymogów określonych w rozdziale II-1 część B konwencji SOLAS 2009.

Stosowaną normę odnotowuje się w certyfikacie statku wymaganym zgodnie z art. 8.

5. W zależności od wyboru operatora, istniejące pasażerskie statki typu ro-ro certyfikowane do przewozu 1 350 lub mniej osób na pokładzie, rozpoczynające wykonywanie usługi rozkładowej do lub z portu państwa członkowskiego po dniu *[UP: proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* r., które nie były nigdy certyfikowane zgodnie z niniejszą dyrektywą, muszą spełniać:
 - a) szczególne wymogi stateczności określone w sekcji A załącznika I do niniejszej dyrektywy,
 - b) szczególne wymogi stateczności określone w sekcji B załącznika I do niniejszej dyrektywy lub
 - c) szczególne wymogi stateczności określone w sekcji A załącznika I do niniejszej dyrektywy, dodatkowo do wymogów określonych w rozdziale II-1 część B konwencji SOLAS 2009.

Stosowaną normę odnotowuje się w certyfikacie statku, o którym mowa w art. 8.

6. Istniejące pasażerskie statki typu ro-ro, które zostały zaangażowane w wykonywanie usługi rozkładowej do lub z portu państwa członkowskiego do dnia *[UP: proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* r., muszą spełnić szczególne wymogi stateczności określone w załączniku I w postaci obowiązującej przed wejściem w życie *[OP: proszę wstawić nazwę niniejszej dyrektywy zmieniającej].”;*

- 6) uchyla się art. 7;
- 7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Certyfikaty

1. Wszystkie nowe i istniejące pasażerskie statki typu ro-ro pływające pod banderą państwa członkowskiego muszą mieć certyfikat potwierdzający zgodność ze szczególnymi wymogami stateczności, o których mowa w art. 6.

Certyfikaty są wydawane przez administrację państwa bandery i mogą być łączone z innymi powiązаныmi certyfikatami. W przypadku pasażerskich statków typu ro-ro spełniających szczególne wymogi stateczności zapisane w załączniku I sekcja A, certyfikat musi wskazywać znaczącą wysokość fali, do której statek może spełniać szczególne wymogi stateczności.

Certyfikat pozostaje ważny tak długo, jak długo pasażerski statek typu ro-ro pływa w obszarze o tej samej lub niższej wartości znaczącej wysokości fali.

2. Działając jako państwo portu, każde państwo członkowskie uznaje certyfikaty wydane przez inne państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą.

3. Działając jako państwo portu, każde państwo członkowskie akceptuje certyfikaty wydane przez państwo trzecie potwierdzające, że pasażerski statek typu ro-ro spełnia szczególne wymogi stateczności określone w niniejszej dyrektywie.”;

8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Rejsy sezonowe i krótkoterminowe

1. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe świadczące całoroczne usługi rozkładowe wyraża wolę wprowadzenia do eksploatacji dodatkowych pasażerskich statków typu ro-ro realizujących te usługi w krótszym okresie, powiadamia właściwe organy państwa portu lub państw portu najpóźniej w terminie jednego miesiąca przed tym, jak statki te rozpoczną świadczenie danej usługi.

2. Jednakże w przypadkach, gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności należy w celu zapewnienia ciągłości wykonywania usługi szybko wprowadzić zamienny pasażerski statek typu ro-ro, zamiast wymogu powiadomienia określonego w ust. 1, zastosowanie ma art. 4 ust. 4 dyrektywy (UE) 2017/2110 i pkt 1.3 załącznika XVII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE²¹.

3. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe wyraża wolę sezonowego świadczenia usług rozkładowych w krótszym okresie, nieprzekraczającym sześciu miesięcy, powiadamia właściwe organy państwa portu lub państw portu najpóźniej w terminie trzech miesięcy przed rozpoczęciem świadczenia takich usług.

4. W przypadku pasażerskich statków typu ro-ro spełniających szczególne wymogi określone w załączniku I sekcja A, jeżeli działania, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, odbywają się na warunkach niższej znaczącej wysokości fali niż warunki ustanowione dla tego samego obszaru

²¹ 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).

w odniesieniu do całorocznego świadczenia usług, właściwe organy mogą wykorzystać wartość znaczącej wysokości fali mającej zastosowanie do takiego krótszego okresu w celu określenia poziomu wody na pokładzie w zakresie stosowania szczególnych wymogów stateczności wymienionych w załączniku I sekcja A. Wartość znaczącej wysokości fali mającej zastosowanie do tego krótszego okresu ustalają między sobą państwa członkowskie lub, w stosownych przypadkach i w miarę możliwości, państwa członkowskie i państwa trzecie, na których terytorium znajdują się punkty początkowy i końcowy rejsu.

5. Po uzyskaniu zgody właściwych organów państwa portu lub państw portu na podjęcie działań w rozumieniu ust. 1 i 2, pasażerskie statki typu ro-ro, które podejmują takie działania, muszą posiadać certyfikaty potwierdzające zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy, jak określono w art. 8 ust. 1.”;

- 9) dodaje się art. 13a w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Przeгляд

Komisja przeprowadzi ocenę wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia *[UP: proszę wstawić datę: dziesięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* r. Informacje oparte na powiadomieniach, o których mowa w art. 6 ust. 2, udostępnia się w formie zanonimizowanej.”;

- 10) załączniki I i II do dyrektywy 2003/25/WE zmienia się zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 11) tekst zawarty w załączniku II do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik III do dyrektywy 2003/25/WE.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują w terminie do dnia *[UP: proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.
- 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
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący