

Bruksela, 30 maja 2022 r.
(OR. en, fr)

9236/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	8916/22
Nr dok. Kom.:	6405/22 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania tej dyrektywy do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. 18 lutego 2022 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Niniejszy wniosek dotyczy zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro¹.
3. 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 w stanie uszkodzonym, co ma poprawić zdolność tego typu statków do przetrwania w przypadku uszkodzenia spowodowanego zderzeniem.

¹ Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22.

4. 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;
- usunięcie w miarę możliwości niejednoznaczności w definicjach i wymogach w świetle zmienionej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich²; oraz
- usunięcie nieaktualnych przepisów dotyczących instrumentów międzynarodowych, które nie mają już racji bytu lub nie obowiązują.

5. Wniosek został przyjęty 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 oceną adekwatności unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich³. Nie towarzyszy mu kompleksowa ocena skutków.

² Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

³ Dok. 13230/15.

II. ANALIZA PRZEPROWADZONA PRZEZ POZOSTAŁE INSTYTUCJE

6. W dniu 1 kwietnia 2022 r. parlamentarna Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) wyznaczyła Roberta Zīlega (ECR, Łotwa) na sprawozdawcę.
7. 18 maja 2022 r. Europejski Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął opinię w sprawie wniosku⁴.

III. STAN PRAC W RADZIE

8. Grupa Robocza ds. żeglugi analizowała ten wniosek na kilku posiedzeniach od marca 2022 r. Wszystkie delegacje wyraziły ogólne poparcie dla celów wniosku Komisji, mając na uwadze polepszenie poziomu bezpieczeństwa statków pasażerskich typu ro-ro.
9. Na posiedzeniu 17 maja grupa robocza osiągnęła porozumienie w sprawie tekstu zamieszczonego w załączniku.
10. Na posiedzeniu 20 maja Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził porozumienie osiągnięte na forum grupy roboczej i zalecił Radzie, by przyjęła podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (transport) 2 czerwca.
11. Proponowane zmiany wniosku Komisji są ograniczone. Należy odnotować cztery główne zmiany.
12. Pierwsza: w art. 6 ust. 5 proponuje się skreślenie lit. c). Przepis ten jest zbędny, biorąc pod uwagę alternatywy przedstawione w lit. a) i b) w tym samym ustępie.
13. Druga: zaproponowany przez Komisję termin transpozycji (jeden rok po dniu wejścia w życie dyrektywy zmieniającej) miałby być przedłużony do 24 miesięcy.

⁴ Dok. 9327/22 + COR 1.

14. Ponadto, aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie bez dostępu do morza, te państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które zamknęły swoje krajowe rejestry statków lub które nie posiadają statków pasażerskich pływających pod ich banderą i wchodzących w zakres stosowania dyrektywy, mogłyby odstąpić od stosowania przepisów tej dyrektywy (art. 2*a* i motyw 9*a*). Oznacza to, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
15. Na koniec, zostałby dodany motyw 7*a* w celu podkreślenia, że państwa portu powinny współpracować w jak najszerszym zakresie w celu utworzenia wykazu obszarów morskich, o których mowa w art. 5 ust. 1 , z uwzględnieniem suwerenności państw nad obszarami morskimi podlegającymi ich jurysdykcji oraz ogólnych zasad prawa morza.
16. Na tym etapie procedury Komisja podtrzymuje zastrzeżenie proceduralne dotyczące wszystkich zmian wprowadzanych do jej wniosku.

IV. PODSUMOWANIE

17. W związku z powyższym Rada jest proszona o przyjęcie podejścia ogólnego do wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania tej dyrektywy do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską, opierając się na tekście kompromisowym zamieszczonym w załączniku do niniejszego dokumentu.

2022/0036 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania tej dyrektywy 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-Społecznego⁵,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE⁷ 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 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencji SOLAS”) w wersji obowiązującej w dniu przyjęcia dyrektywy („SOLAS 90”).

⁵ Opinia z dnia 18 maja 2022 r. (*dotychczas nieopublikowana w Dz.U.*).

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE 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).

- 2) W dniu 15 czerwca 2017 r. Międzynarodowa Organizacja Morska („IMO”) przyjęła rezolucję MSC.421(98) ustanawiającą zmienione przepisy szczegółowe dotyczące wymogów stateczności dla statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, które mają zastosowanie również do statków pasażerskich typu ro-ro. Konieczne jest uwzględnienie wspomnianych zmian, jakie zaszły na szczeblu międzynarodowym, oraz dostosowanie unijnych przepisów i wymogów do rozwiązań ustanowionych w konwencji SOLAS w odniesieniu do pasażerskich statków typu ro-ro wykonujących rejsy międzynarodowe.
- 3) Rezolucja nr 14 Międzynarodowej Organizacji Morskiej przyjęta na konferencji SOLAS w 1995 r. umożliwiła członkom Międzynarodowej Organizacji Morskiej zawieranie umów regionalnych, jeżeli stwierdzają oni, iż panujące warunki morskie i inne warunki lokalne wymagają szczególnych wymogów stateczności w wyznaczonym obszarze.
- (3a) 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, w ramach których 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/WE⁸ 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 tych wymogów stateczności oznaczałoby znaczące obniżenie ryzyka dla pasażerskich statków typu ro-ro certyfikowanych do przewozu ponad 1 350 osób na pokładzie w porównaniu z poziomem bezpieczeństwa zapewnianym przez wymogi określone w dyrektywie 2003/25/WE, stosowanymi w połączeniu z konwencją SOLAS zmienioną przez 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 konwencji 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.
- (7a) Państwa portu powinny współpracować w jak najszerszym zakresie w celu utworzenia wykazu obszarów morskich, o których mowa w niniejszej dyrektywie, z uwzględnieniem suwerenności państw nad obszarami morskimi podlegającymi ich jurysdykcji oraz ogólnych zasad prawa morza.

⁸ 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).

- 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]* państwa członkowskie powinny przekazać dane na temat każdego statku pasażerskiego typu ro-ro, który został certyfikowany po *[UP: proszę wstawić datę: 24 miesiące od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* do przewożenia najwyżej 1350 osób na pokładzie w ramach usługi rozkładowej zgodnie z wymogami stateczności zawartymi w niniejszej dyrektywie. Dane te powinny zostać przekazane zgodnie ze strukturą określoną w załączniku. Mają one być dostępne w odniesieniu do wszystkich nowych statków pasażerskich, ponieważ statki te muszą spełniać probabilistyczne wymogi stateczności przewidziane w konwencji SOLAS 2020.
- 9) Ponieważ dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE⁹ została zmieniona, a dyrektywa Rady 1999/35/WE¹⁰ została uchylona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110¹¹, pojęcie „państwa goszczącego” nie ma już zastosowania i w związku z tym należy je zastąpić pojęciem „państwa portu”.
- (9a) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pływających pod ich banderą objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstępienia od przepisów niniejszej dyrektywy. Oznacza to, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
- 10) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/25/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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 stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy przed dniem [UP: proszę wstawić datę: 24 miesiące 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 niej;”;

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);
- 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 ruch pomiędzy tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą lub serię kursów z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich:

- (i) zgodnie z opublikowanym rozkładem; lub
- (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/WE¹².”;

- 3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Znaczące wysokości fali

Znaczące wysokości fali (h_s) wykorzystuje się do określenia poziomu wody na pokładzie samochodowym podczas stosowania szczególnych wymogów dotyczących stateczności podanych w sekcji A załącznika I. Dane liczbowe dotyczące istotnych 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 tworzą 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 uaktualnieniach wykazu oraz powodach takich uaktualnień.”;

¹² 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).

- 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 załączniku I sekcja A do niniejszej dyrektywy lub
 - b) szczególne wymogi stateczności określone w załączniku I sekcja B do niniejszej dyrektywy.

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: 24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]*, które nigdy nie zostały certyfikowane zgodnie z niniejszą dyrektywą, spełniają następujące warunki:
- a) szczególne wymogi dotyczące 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.

Stosowane wymogi stateczności odnotowuje się w świadectwie statku wymaganym zgodnie z art. 8.

„5. W zależności od wyboru operatora, istniejące pasażerskie statki typu ro-ro certyfikowane do przewozu najwyżej 1 350 osób na pokładzie, rozpoczynające wykonywanie usługi rozkładowej do lub z portu państwa członkowskiego po dniu [UP: *proszę wstawić datę: 24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*], które nigdy nie zostały certyfikowane zgodnie z niniejszą dyrektywą, spełniają następujące warunki:

- a) szczególne wymagania stateczności określone w załączniku I sekcja A do niniejszej dyrektywy lub
- b) szczególne wymagania stateczności określone w załączniku I sekcja B do niniejszej dyrektywy.
- c) [...]

Stosowane wymagania stateczności odnotowuje się w certyfikacie statku, o którym mowa w art. 8.

„6. Istniejące pasażerskie statki typu ro-ro, które wykonywały usługi rozkładowe do lub z portu państwa członkowskiego do dnia [UP: *proszę wstawić datę: 24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] spełniają szczególne wymagania stateczności określone w załączniku I w jego wersji przed wejściem w życie [UP: *proszę wstawić pełny tytuł niniejszej dyrektywy zmieniającej*].”;

6) skreśla się art. 7;

7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Świadectwa

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

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

Świadectwo pozostaje ważne 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 świadectwa wydane przez inne państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą.

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

8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Rejsy sezonowe i krótkoterminowe

„1. Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe świadczące roczne 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 konieczne jest niezwłoczne zastąpienie pasażerskiego statku typu ro-ro w celu zagwarantowania ciągłości usług, 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/WE¹³.

„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 do trzech miesięcy przed rozpoczęciem świadczenia takich usług.

„4. W przypadku pasażerskich statków typu ro-ro spełniających szczególne wymagania określone w załączniku I sekcja A, jeżeli działania, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, odbywają się w warunkach niższej znaczącej wysokości fali niż warunki ustanowione dla tego samego obszaru 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 stosując szczególne wymagania stateczności wymienione w załączniku I sekcja A. Wartość znaczącej wysokości fali mająca zastosowanie do tego krótszego okresu zostaje uzgodniona między państwami członkowskimi lub, w stosownych przypadkach i w miarę możliwości, między państwami członkowskimi i państwami trzecimi na obu końcach trasy.

„5. Po uzyskaniu zgody właściwych organów państwa portu lub państw portu na podjęcie działań w rozumieniu ust. 1 i 3, pasażerskie statki typu ro-ro, które podejmują takie działania, muszą posiadać świadectwa potwierdzające zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy, jak określono w art. 8 ust. 1.”;

¹³ 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).

- 9) dodaje się art. 13 a w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Przegląd

Komisja przeprowadzi ocenę wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia [UP: *proszę wstawić datę: dziesięć lat pod dniem 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, najpóźniej do dnia [UP: *proszę wstawić datę: 24 miesiące po dniu 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 określane są przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 2a

Odstępstwo

Państwo członkowskie, które nie posiada na swoim terytorium portów morskich i które zamknęło swój krajowy rejestr statków lub nie posiada statków pływających pod jego banderą objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, może odstąpić od stosowania przepisów niniejszej dyrektywy, dopóki spełniane są wyżej wymienione wymogi. Państwo członkowskie zamierzające skorzystać z tego odstępstwa powiadamia Komisję najpóźniej w dniu [do określenia]. Każdą kolejną zmianę również przekazuje się Komisji.

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

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący / Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca*

„1. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- (a) po tytule dodaje się tekst w brzmieniu:
 - „Sekcja A”;
- (b) dodaje się formułę wprowadzającą w brzmieniu:
 - „Do celów niniejszej sekcji A odniesienia do postanowień konwencji SOLAS odczytuje się jako odniesienia do przedmiotowych postanowień stosowanych na mocy konwencji SOLAS 90.”;
- (c) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. Oprócz wymagań postanowienia II-1/B/8 konwencji SOLAS dotyczących podziału na przedziały wodoszczelne i stateczności w stanie uszkodzonym należy spełnić wymogi niniejszej sekcji.”;
- (d) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:
 - „3.1. W przypadku statków, które mają być eksploatowane jedynie w krótszym okresie, o którym mowa w art. 9, państwa portu znajdujące się na trasie uzgadniają mającą zastosowanie znaczącą wysokość fali.”;
- (e) dodaje się sekcję B w brzmieniu:

„Sekcja B

Należy spełnić wymogi konwencji SOLAS 2020 rozdział II-1 część B. Jednakże, na zasadzie odstępstwa od postanowienia II-1/B/6.2.3 konwencji SOLAS 2020, wymagany wskaźnik podziału grodziowego R ustala się w następujący sposób:

Liczba osób na pokładzie (N)	Wskaźnik podziału (R)
N < 1000	$R = 0,000088 \cdot N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 \cdot \ln(N + 89.048) + 0.579$

gdzie:

- N = łączna liczba osób na pokładzie.”;

„2. w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

akapit wprowadzający pod nagłówkiem „Zastosowanie” otrzymuje brzmienie:

„Zgodnie z przepisami art. 6 ust. 3 niniejszej dyrektywy, z wytycznych tych korzystają administracje krajowe państw członkowskich w ramach stosowania szczególnych wymogów stateczności określonych w załączniku I sekcja A, w zakresie, w jakim jest to praktycznie uzasadnione i zgodne z konstrukcją przedmiotowego statku. Pojawiające się poniżej numery ustępów odpowiadają tym, które widnieją w sekcji A załącznika I.”.

ZAŁĄCZNIK II**„ZAŁĄCZNIK III – SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE POWIADOMIEŃ**

Dane, które mają być przekazywane zgodnie z art. 6 ust. 2:

I. Dane ogólne

- (1) Obowiązujące wymogi stateczności: sekcja A lub sekcja B załącznika I
- (2) Numer identyfikacyjny statku (numer IMO, sygnał wywoławczy)
- (3) Główne dane szczegółowe
- (4) Plan ogólny
- (5) Liczba osób na pokładzie
- (6) GT
- (7) Czy statek jest dwustronny: tak/nie
- (8) Czy statek posiada długie ładownie dolne: tak/nie

II. Dane szczegółowe - odnoszące się do statków pasażerskich typu ro-ro podlegających wymogom probabilistycznym konwencji SOLAS

- (9) d_l , d_p , d_s ;
- (10) R – wymagany wskaźnik;
- (11) plan rozkładu (plan wodoszczelności) podprzedziałów ze wszystkimi wewnętrznymi i zewnętrznymi punktami otwarcia, w tym połączonymi z nimi podprzedziałami, oraz dane szczegółowe wykorzystywane do pomiaru pomieszczeń, takie jak plan ogólny i plan zbiorników. Należy uwzględnić granice podziałów wzdłużnych, poprzecznych i pionowych¹⁴;
- (12) osiągnięty wskaźnik podziału grodziowego A wraz z tabelą podsumowującą wszystkie udziały dla wszystkich stref uszkodzonych¹⁵, z oddzielną kolumną zawierającą osiągalny wskaźnik podziału grodziowego ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) dla przypadków uszkodzenia w strefach 1 i 2, odsetek przypadków uszkodzenia, które nie zostały zbadane (tj. przypadków nieuwzględnionych we współczynniku ($w \cdot p \cdot v$)), gdzie $s=0$, $s=1$ oraz $0 < s < 1$;

¹⁴ Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.2 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).

¹⁵ Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.3.1 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).

- (14) dla przypadków uszkodzenia w strefach 1 i 2, odsetek przypadków uszkodzenia obejmujących pomieszczenia ro-ro, które nie zostały zbadane (tj. przypadków nieuwzględnionych we współczynniku ($w \cdot p \cdot v$)), gdzie $s=0$, $s = 1$ oraz $0 < s < 1$;
- (15) dla każdego przypadku uszkodzenia, który przyczynia się do osiągniętego wskaźnika podziału grodziowego A, stwierdzenie przestrzeni zalanych, wartość udziału i czynnik « s »¹⁶;
- (16) szczegóły innych uszkodzeń, które nie mają wpływu na wartość przedmiotowego wskaźnika ($s = 0$ i $p > 0$) dla pasażerskich statków typu ro-ro wyposażonych w długą ładownię dolną, w tym pełne dane dotyczące obliczonych współczynników¹⁷.

III. Dane szczegółowe – dla pasażerskich statków typu ro-ro, do których stosuje się przepisy sekcji A załącznika I

- Metoda zapewnienia zgodności:
 - Badania modelowe
 - Obliczenia

Należy wskazać, czy uniknięto obliczeń wody na pokładzie, na przykład ze względu na to, że pozostała wolna burta przekracza 2,0 m we wszystkich przypadkach uszkodzenia: tak/nie

Znacząca wysokość fali zgodnie z dyrektywą 2003/25/WE.”.

¹⁶ Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.3.1 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).

¹⁷ Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.3.1 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).