

I

(Akty ustawodawcze)

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/946

z dnia 10 maja 2023 r.

w sprawie zmiany dyrektywy 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-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE ⁽³⁾ ustanawia jednolity poziom szczególnych wymogów stateczności dla statków pasażerskich typu ro-ro, podnosząc zdolność przetrwania tego typu statków w przypadku uszkodzenia spowodowanego zderzeniem oraz zapewniając wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg, w związku z wymogami określonymi w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (zwanej dalej „konwencją SOLAS”) w wersji obowiązującej w dniu przyjęcia tej dyrektywy (zwanej dalej „SOLAS 90”).
- (2) W dniu 15 czerwca 2017 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła rezolucję MSC.421(98) zmieniającą konwencję SOLAS oraz ustanawiającą zmienione wymogi stateczności dla statków pasażerskich w stanie uszkodzonym. Wymogi te mają również zastosowanie do statków pasażerskich typu ro-ro. Konieczne jest uwzględnienie tej zmiany, jaka zaszła na poziomie międzynarodowym, oraz dostosowanie unijnych przepisów i wymogów do rozwiązań ustanowionych w konwencji SOLAS w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro odbywających rejsy międzynarodowe.
- (3) Rezolucja IMO nr 14 przyjęta podczas konferencji SOLAS z 1995 r. umożliwia członkom IMO zawieranie umów regionalnych, jeżeli uznają oni, że panujące warunki morskie i inne warunki lokalne wymagają szczególnych wymogów stateczności na wyznaczonym obszarze.

⁽¹⁾ Dz.U. C 323 z 26.8.2022, s. 119.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2023 r. (dotąd nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 kwietnia 2023 r.

⁽³⁾ 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).

- (4) Wymogi stateczności w stanie uszkodzonym dla statków pasażerskich typu ro-ro określone w załączniku I do dyrektywy 2003/25/WE mają charakter deterministyczny. Jako takie różnią się one od nowego międzynarodowego systemu probabilistycznego określonego w rozdziale II-1 konwencji SOLAS, a w szczególności od nowych wymogów, które mierzą bezpieczeństwo statku pasażerskiego typu ro-ro na podstawie prawdopodobieństwa przetrwania po zderzeniu. W celu dostosowania wymogów unijnych do tych nowych wymogów międzynarodowych należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/25/WE.
- (5) Wymogi określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁽⁴⁾ nadal mają zastosowanie do statków pasażerskich typu ro-ro. Ocena poziomu bezpieczeństwa zapewnianego wymogami konwencji SOLAS w wersji zmienionej rezolucją MSC.421(98) (zwanej dalej „SOLAS 2020”), przeprowadzona w odniesieniu do różnych rozmiarów statków pasażerskich typu ro-ro, prowadzi do konkluzji, że stosowanie wymogów stateczności SOLAS 2020 oznaczałoby znaczące obniżenie ryzyka dla statków pasażerskich typu ro-ro certyfikowanych do przewozu ponad 1 350 osób w porównaniu z poziomem bezpieczeństwa wynikającym ze stosowania wymogów określonych w dyrektywie 2003/25/WE.
- (6) Wymogi stateczności określone w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro certyfikowanych do przewozu nie więcej niż 1 350 osób byłyby trudne do wdrożenia w przypadku niektórych konstrukcji statków. W związku z tym armatorzy będący właścicielami tych statków lub eksploatujący je w ramach usługi rozkładowej w Unii powinni mieć możliwość stosowania wymogów stateczności obowiązujących przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie powinny powiadamiać Komisję o korzystaniu z tej możliwości, przekazując równocześnie dane dotyczące statków, których to dotyczy. Dziesięć lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja powinna ocenić korzystanie z tej możliwości, aby zdecydować, czy konieczna jest kolejna zmiana niniejszej dyrektywy.
- (7) W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro certyfikowanych do przewozu nie więcej niż 1 350 osób opcjonalne stosowanie wymogów SOLAS 2020 powinno być uzależnione od zapewnienia wyższego poziomu wskaźnika R niż poziom określony w SOLAS 2020, w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.
- (8) Aby zapewnić niezbędny poziom bezpieczeństwa, szczególne wymogi stateczności w stanie uszkodzonym powinny mieć również zastosowanie do istniejących statków pasażerskich typu ro-ro, które nie były nigdy certyfikowane zgodnie z dyrektywą 2003/25/WE i które rozpoczynają świadczenie usługi rozkładowej w Unii.
- (9) Państwa portu powinny współpracować w jak najszerszym zakresie w celu utworzenia wykazu obszarów morskich, o których mowa w niniejszej dyrektywie, z uwzględnieniem suwerenności państw w decyzjach dotyczących obszarów morskich podlegających ich jurysdykcji oraz ogólnych zasad prawa morza.
- (10) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) wspiera Komisję w skutecznym wykonywaniu dyrektywy 2003/25/WE i powinna dążyć do dalszego zapewniania takiego wsparcia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁵⁾.
- (11) Aby umożliwić Komisji ocenę wykonania niniejszej dyrektywy oraz przedstawienie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań na ten temat, państwa członkowskie powinny przekazać dane dotyczące każdego nowego statku pasażerskiego typu ro-ro certyfikowanego do przewozu nie więcej niż 1 350 osób w celu świadczenia usługi rozkładowej zgodnie z wymogami stateczności zawartymi w niniejszej dyrektywie. Dane te powinny zostać przekazane zgodnie ze strukturą określoną w załączniku II. Powinny być one dostępne w odniesieniu do wszystkich nowych statków pasażerskich typu ro-ro, ponieważ statki te zobowiązane są do spełniania probabilistycznych wymogów stateczności określonych w SOLAS 2020.

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

- (12) Ponieważ dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE⁽⁶⁾ została zmieniona, a dyrektywa Rady 1999/35/WE⁽⁷⁾ została uchylona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110⁽⁸⁾, pojęcie „państwa goszczącego” nie ma już zastosowania, w związku z czym należy je zastąpić pojęciem „państwa portu”.
- (13) Aby nie nakładać nieproporcjonalnie dużego obciążenia administracyjnego na śródlądowe państwa członkowskie, które nie mają portów morskich ani statków pasażerskich typu ro-ro pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/25/WE, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów dyrektywy 2003/25/WE. Oznacza to, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji tej dyrektywy.
- (14) 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 statek pasażerski typu ro-ro« oznacza statek pasażerski typu ro-ro, którego stępka została położona lub który znajdował się na podobnym etapie budowy przed dniem 5 grudnia 2024 r.; podobny etap budowy oznacza etap, na którym:
 - (i) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem; oraz
 - (ii) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton lub 1 % szacunkowej masy materiału konstrukcyjnego statku – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
 - c) »nowy statek pasażerski typu ro-ro« oznacza statek pasażerski typu ro-ro, który nie jest istniejącym statkiem pasażerskim typu ro-ro;”;
 - b) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) »konwencja SOLAS« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. oraz obowiązujące zmiany do niej;”;
 - c) dodaje się litery w brzmieniu:
 - „ea) »SOLAS 90« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w wersji zmienionej rezolucją MSC.117(74);
 - eb) »SOLAS 2009« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w wersji zmienionej rezolucją MSC.216(82);
 - ec) »SOLAS 2020« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w wersji zmienionej rezolucją MSC.421(98);”;
 - d) lit. f) otrzymuje brzmienie:
 - „f) »usługa rozkładowa« oznacza serię rejsów statków pasażerskich typu ro-ro obsługujących przewozy pomiędzy co najmniej dwoma tymi samymi portami lub serię podróży z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich:
 - (i) zgodnie z opublikowanym rozkładem; albo
 - (ii) odbywające się z taką regularnością lub częstotliwością, że są uznane za systematyczne serie;”;

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

e) lit. i) otrzymuje brzmienie:

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

f) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) »szczególne wymogi stateczności« oznaczają, gdy są stosowane jako termin zbiorowy, wymogi stateczności, o których mowa w art. 6;”;

g) dodaje się literę w brzmieniu:

„n) »armator« oznacza właściciela statku pasażerskiego typu ro-ro lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący nieobsadzony załogą statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku pasażerskiego.”;

2) art. 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każde państwo członkowskie, działając jako państwo portu, zapewnia, aby statki pasażerskie typu ro-ro pływające pod banderą państwa niebędącego państwem członkowskim spełniały całkowicie wymogi niniejszej dyrektywy zanim będą mogły być dopuszczone do wykonywania rejsów w ramach usługi rozkładowej z lub do portów tego państwa członkowskiego, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 (*).

(*) 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).”;

3) w art. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

Państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z takiego odstępstwa, powiadamiają o tym Komisję do dnia 5 grudnia 2024 r., jeżeli warunki zostały spełnione, oraz informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Takie państwa członkowskie nie mogą zezwalać statkom pasażerskim typu ro-ro, objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod ich banderą, do czasu dokonania przez te państwa transpozycji niniejszej dyrektywy oraz jej wykonania.”;

4) 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 stateczności zawartych w załączniku I sekcja A. Wartości liczbowe dotyczące znaczących wysokości fali to wartości, których prawdopodobieństwo przekroczenia w okresie jednego roku jest nie większe niż 10 %.”;

5) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa portu ustanawiają oraz regularnie aktualizują wykaz obszarów morza, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro wykonujące usługę rozkładową do lub z portów tych państw, a także odpowiednie wartości dotyczące znaczącej wysokości fali na tych obszarach.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Szczególne wymogi stateczności

1. Bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE (*), nowe statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu ponad 1 350 osób muszą spełniać szczególne wymogi stateczności określone w rozdziale II-1 część B SOLAS 2020.

2. W zależności od wyboru armatora, nowe statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu nie więcej niż 1 350 osób 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, oraz dołączając 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 w zakresie, w jakim możliwe jest ich zastosowanie oraz na tyle, na ile są one zgodne z konstrukcją danego statku.

4. W zależności od wyboru armatora, istniejące statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu ponad 1 350 osób, które armator wprowadza do eksploatacji w celu wykonywania usługi rozkładowej do lub z portu państwa członkowskiego po dniu 5 grudnia 2024 r., których nigdy nie certyfikowano zgodnie z niniejszą dyrektywą, muszą spełniać:

- a) szczególne wymogi stateczności określone w rozdziale II-1 część B SOLAS 2020; lub
- b) szczególne wymogi stateczności określone w załączniku I sekcja A do niniejszej dyrektywy, wraz z wymogami określonymi w rozdziale II-1 część B SOLAS 2009.

Stosowane wymogi stateczności odnotowuje się w certyfikacie statku wymaganym na podstawie art. 8.

5. W zależności od wyboru armatora, istniejące statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu nie więcej niż 1 350 osób, które armator wprowadza do eksploatacji w celu wykonywania usługi rozkładowej do lub z portu państwa członkowskiego po dniu 5 grudnia 2024 r., których nigdy nie certyfikowano zgodnie z niniejszą dyrektywą, 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.

Stosowany wymóg stateczności odnotowuje się w certyfikacie statku, o którym mowa w art. 8.

6. Istniejące statki pasażerskie typu ro-ro, które wykonywały usługę rozkładową do lub z portu państwa członkowskiego do dnia 5 grudnia 2024 r., muszą nadal spełniać szczególne wymogi stateczności określone w załączniku I w brzmieniu obowiązującym przed wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/946 (**).

(*) 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).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/946 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania tej dyrektywy do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (Dz.U. L 128 z 15.5.2023, s. 1).”;

7) uchyla się art. 7;

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Certyfikaty

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

Certyfikaty wydawane są przez administrację państwa bandery i mogą być łączone z innymi powiązаныmi certyfikatami. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro spełniających szczególne wymogi stateczności określone 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 statek pasażerski typu ro-ro pływa na obszarze o tej samej lub niższej wartości znaczącej wysokości fali.

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

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

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Rejsy sezonowe i inne rejsy krótkoterminowe

1. Jeżeli armator wykonujący całoroczną usługę rozkładową wyraża wolę wprowadzenia do eksploatacji dodatkowych statków pasażerskich typu ro-ro wykonujących tę usługę w krótszym okresie, powiadamia właściwe organy państwa portu lub państw portu najpóźniej w terminie jednego miesiąca przed rozpoczęciem wykonywania danej usługi przez te statki.

2. Jednakże w przypadkach, gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności w celu zapewnienia ciągłości wykonywania usługi do eksploatacji musi zostać szybko wprowadzony zamienny statek pasażerski typu ro-ro, zamiast wymogu powiadomienia określonego w ust. 1 stosuje się art. 4 ust. 4 dyrektywy (UE) 2017/2110 oraz pkt 1.3 załącznika XVII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE (*).

3. Jeżeli armator wyraża wolę sezonowego wykonywania usługi rozkładowej w krótszym okresie, nieprzekraczającym sześciu miesięcy w ciągu roku, powiadamia właściwe organy państwa portu lub państw portu najpóźniej w terminie trzech miesięcy przed rozpoczęciem wykonywania tej usługi.

4. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro spełniających szczególne wymogi określone w załączniku I sekcja A, w przypadku gdy wykonywanie usługi, w rozumieniu ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, odbywa się w warunkach niższej znaczącej wysokości fali niż warunki ustanowione dla tego samego obszaru w odniesieniu do całorocznego wykonywania usługi, właściwy organ może wykorzystać wartość znaczącej wysokości fali mającej zastosowanie do takiego krótszego okresu w celu określenia poziomu wody na pokładzie podczas stosowania szczególnych wymogów stateczności zawartych 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 rozpoczęcia i zakończenia rejsu.

5. Po uzyskaniu zgody właściwych organów państwa portu lub państw portu na wykonywanie usługi w rozumieniu ust. 1, 2 i 3, statek pasażerski typu ro-ro, który wykonuje taką usługę, musi posiadać certyfikat potwierdzający zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy, jak przewidziano w art. 8 ust. 1.

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

10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Przegląd

Komisja przeprowadza ocenę wykonania niniejszej dyrektywy oraz przedstawia wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 5 czerwca 2033 r. Informacje oparte na powiadomieniach, o których mowa w art. 6 ust. 2, udostępnia się w formie zanonimizowanej.”;

- 11) w załącznikach I i II do dyrektywy 2003/25/WE wprowadza się zmiany określone w załączniku I do niniejszej dyrektywy;
- 12) tekst załącznika II do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik III do dyrektywy 2003/25/WE.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 5 December 2024 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty 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 Strasburgu dnia 10 maja 2023 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
R. METSOLA

W imieniu Rady
Przewodnicząca
J. ROSWALL

ZAŁĄCZNIK I

1. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule dodaje się nagłówek w brzmieniu:

„Sekcja A”;

b) po tym nowym nagłówku dodaje się formułę wprowadzającą w brzmieniu:

„Do celów sekcji A odniesienia do prawideł konwencji SOLAS odczytuje się jako odniesienia do tych prawideł stosowanych na mocy SOLAS 90.”;

c) w pkt 1 ustęp przed pkt 1.1–1.6 otrzymuje brzmienie:

„1. Oprócz wymogów prawidła II-1/B/8 konwencji SOLAS dotyczącego podziału na przedziały wodoszczelne oraz stateczności w stanie uszkodzonym spełnione muszą być wymogi niniejszej sekcji.”;

d) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. W przypadku statków, które mają być eksploatowane jedynie w krótszym okresie w rozumieniu art. 9, państwa portu znajdujące się na trasie uzgadniają mającą zastosowanie znaczącą wysokość fali.”;

e) dodaje się sekcję w brzmieniu:

„Sekcja B

Spełnione muszą być wymogi SOLAS 2020 rozdział II-1 część B. Jednakże na zasadzie odstępstwa od prawidła II-1/B/6.2.3 SOLAS 2020, wymagany wskaźnik podziału grodziowego R ustala się w następujący sposób:

Liczba osób na statku (N)	Wskaźnik podziału grodziowego (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

gdzie:

N = łączna liczba osób na statku.”.

2. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

Akapit wprowadzający pod nagłówkiem „Zastosowanie” otrzymuje brzmienie:

„Zgodnie z art. 6 ust. 3 niniejszej dyrektywy, z niniejszych wytycznych korzystają administracje krajowe państw członkowskich w ramach stosowania szczególnych wymogów stateczności określonych w załączniku I sekcja A, w zakresie, w jakim możliwe jest zastosowanie tych wytycznych oraz na tyle, na ile są one zgodne z konstrukcją danego statku. Pojawiające się poniżej numery ustępów odpowiadają tym, które znajdują się w załączniku I sekcja A.”.

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 statku
- 6) GT
- 7) Czy statek ma identyczny dziób i rufę (z możliwością dwukierunkowego załadunku/wyładunku): 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 określonym w konwencji SOLAS

- 1) d_l , d_p , d_s ;
- 2) R – wymagany wskaźnik;
- 3) rozplanowanie wewnętrzne (plan zachowania pływalności) przedziałów ze wszystkimi wewnętrznymi i zewnętrznymi otworami, w tym połączonymi z nimi przedziałami, oraz dane szczegółowe wykorzystywane do pomiaru pomieszczeń, takie jak plan ogólny i plan zbiorników; uwzględnione muszą być granice podziałów wzdłużnych, poprzecznych i pionowych ⁽¹⁾;
- 4) uzyskany wskaźnik podziału grodziowego A wraz z tabelą podsumowującą wszystkie udziały dla wszystkich stref uszkodzonych ⁽²⁾, z oddzielną kolumną zawierającą osiągalny wskaźnik podziału grodziowego ($w \cdot p \cdot v$);
- 5) dla przypadków uszkodzeń jedno- i dwuprzędziałowych, odsetek przypadków uszkodzenia, które nie zostały zbadane (tj. przypadków nieuwzględnionych we współczynniku ($w \cdot p \cdot v$)), gdzie $s = 0$, $s = 1$ oraz $0 < s < 1$;
- 6) dla przypadków uszkodzeń jedno- i dwuprzędziałowych, 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 $0 < s < 1$;
- 7) dla każdego przypadku uszkodzenia, który przyczynia się do uzyskanego wskaźnika podziału grodziowego A, określenie przestrzeni zalanych, wartość udziału i współczynnik « s » ⁽³⁾;
- 8) szczegóły uszkodzeń, które nie mają wpływu na wartość danego wskaźnika ($s = 0$ i $p > 0$) dla statków pasażerskich typu ro-ro wyposażonych w długą ładownię dolną, w tym pełne dane dotyczące obliczonych współczynników ⁽⁴⁾.

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

- 1) Metoda wykazania 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

2) Znacząca wysokość fali zgodnie z dyrektywą 2003/25/WE.

(¹) Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.2 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).

(²) Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.3.1 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).

(³) Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.3.1 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).

(⁴) Dokumentację tę należy przedkładać administracjom zgodnie z pkt 2.3.1 dodatku do rezolucji IMO MSC.429(98).”.