KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.7.2026 r.
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (tekst jednolity)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. W kontekście społeczeństwa obywatelskiego w Europie Komisja przywiązuje wielką wagę do uproszczenia i uporządkowania prawa Unii, tak aby stało się ono bardziej przejrzyste i dostępne dla obywateli, otwierając im w ten sposób nowe możliwości korzystania z przysługujących im konkretnych uprawnień.

   Ten cel nie może zostać osiągnięty tak długo, jak liczne przepisy, które były wielokrotnie zmieniane, często zasadniczo, pozostają rozproszone, tak iż trzeba ich szukać częściowo w pierwotnym akcie, a częściowo w późniejszych aktach zmieniających. Wymaga to pracochłonnego porównywania wielu różnych aktów w celu ustalenia obowiązujących norm prawnych.

   Z tego powodu ujednolicanie przepisów często zmienianych jest potrzebne, aby prawo stało się jasne i zrozumiałe.

2. 1 kwietnia 1987 r. Komisja postanowiła[1] zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty były ujednolicane nie później niż po 10 zmianach, podkreślając, że jest to wymaganie minimalne i że odpowiednie jednostki powinny starać się nawet częściej ujednolicać teksty, za które są odpowiedzialne, tak aby przepisy tych aktów były jasne i łatwo zrozumiałe.

3. Konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej w Edynburgu (grudzień 1992 r.) potwierdziły to stanowisko[2], podkreślając wagę ujednolicania, które daje pewność co do prawa stosowanego wobec danej materii w danym czasie.

   Ujednolicanie musi być podejmowane w pełnej zgodności z normalną procedurą przyjmowania aktów Unii.

   Zważywszy, że żadne zmiany co do treści nie mogą być wprowadzane do ujednolicanych aktów, Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły, w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego z 20 grudnia 1994 r., możliwość stosowania przyspieszonej procedury dla szybkiego przyjmowania takich aktów.

4. Celem niniejszego wniosku jest ujednolicenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro[3]. Nowa dyrektywa zastąpi włączone do niej akty[4]; niniejszy wniosek całkowicie zachowuje treść ujednolicanych aktów, zbiera je więc jedynie razem, dokonując tylko takich formalnych dostosowań, jakie wynikają z samego zadania ujednolicenia.

5. Wniosek w sprawie ujednolicenia został sporządzony na podstawie wstępnej konsolidacji, we wszystkich językach urzędowych, dyrektywy 2003/25/WE i aktów ją zmieniających, przygotowanej przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej za pomocą systemu przetwarzania danych. Tam, gdzie artykułom nadano nowe numery, korelacja pomiędzy starą i nową numeracją została określona w tabeli zawartej w załączniku V do ujednoliconej dyrektywy.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Zob. załącznik 3 do części A konkluzji.
3 Włączone do programu legislacyjnego na 2026 r.
4 Zob. część A załącznika IV do niniejszego wniosku.

↓ 2003/25/WE (dostosowany)

2026/0215 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (tekst jednolity)

(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[5],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[6],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓

(1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE[7] została wielokrotnie znacząco zmieniona[8]. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości dyrektywa ta powinna zostać ujednolicona.

↓ 2003/25/WE motyw 1 (dostosowany)

(2) W ramach wspólnej polityki transportowej należy podjąć działania mające na celu ⌦ zapewnienie odpowiedniego poziomu ⌫ bezpieczeństwa w pasażerskim transporcie morskim.

---

5 Dz.U. C z , s. .

6 Dz.U. C z , s. .

7 Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz.U. L 123 z 17.5.2003, ELI http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Zob. część A załącznika IV.

↓ 2003/25/WE motyw 2 (dostosowany)

(3) W drodze wszelkich dostępnych środków ⌦ Unia ⌫ pragnie uniknąć wypadków na morzu dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro i pociągających za sobą ofiary śmiertelne.

↓ 2003/25/WE motyw 4 (dostosowany)

(4) Osoby korzystające z pasażerskich statków typu ro-ro oraz załoga zatrudniona na pokładach takich statków z terenu całej ⌦ Unii ⌫ mają prawo do żądania równorzędnego poziomu bezpieczeństwa, bez względu na obszar eksploatacji statków.

↓ 2003/25/WE motyw 5 (dostosowany)

(5) W świetle wymiaru pasażerskiego transportu morskiego rynku wewnętrznego podejmowanie działań na szczeblu ⌦ unijnym ⌫ jest najbardziej efektywnym sposobem ⌦ zapewnienia ⌫ wspólnego, minimalnego poziomu bezpieczeństwa statków w całej ⌦ Unii ⌫.

↓ 2003/25/WE motyw 6 (dostosowany)

(6) Podejmowanie działań na szczeblu ⌦ unijnym ⌫ jest najlepszym sposobem zagwarantowania jednolitego stosowania zasad ustalonych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, a w związku z tym uniknięcia zakłóceń warunków konkurencji między podmiotami gospodarczymi eksploatującymi pasażerskie statki typu ro-ro w ⌦ Unii ⌫ .

↓ 2003/25/WE motyw 3

(7) Wskaźnik wytrzymałości na uszkodzenia pasażerskich statków typu ro-ro po zderzeniu, jak ustalono w normie dotyczącej wytrzymałości na uszkodzenia, jest podstawowym czynnikiem bezpieczeństwa pasażerów oraz załogi, w szczególności w odniesieniu do akcji poszukiwawczych i ratunkowych; najpoważniejszym problemem dotyczącym wytrzymałości na uszkodzenia statków pasażerskich typu ro-ro z pokładem typu ro-ro wynikających ze zderzenia jest problem gromadzenia się znacznych mas wody na tym pokładzie.

↓ 2003/25/WE motyw 7 (dostosowany)

(8) Ogólne wymogi wytrzymałości na uszkodzenia dotyczące pasażerskich statków typu ro-ro ustanowiono na szczeblu międzynarodowym przez ⌦ Konferencję Umawiających się Rządów z 1990 r. ⌫ do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Safety of Life at Sea — Konwencja SOLAS) ⌦ 1974 ⌫ oraz zawarto je w prawidle II-1/B/8 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 90 standard). Wymogi te mają zastosowanie do całej ⌦ Unii ⌫ z uwagi na bezpośrednie stosowanie Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS do rejsów międzynarodowych oraz stosowanie do rejsów krajowych dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE[9]

↓ 2003/25/WE motyw 8 (dostosowany)

(9) ⌦ Wymogi wytrzymałości na uszkodzenia zawarte ⌫ w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, SOLAS 90, obejmuje skutek przedostania się wody na pokład typu ro-ro przy stanie morza o wysokości fal 1,5 m.

↓ 2023/946 motyw 3 (dostosowany)

(10) Rezolucja nr 14 ⌦ o umowach regionalnych w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących pasażerskich statków typu ro-ro ⌫, przyjęta 29 listopada 1995 r. przez Konferencję Umawiających się Rządów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 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.

↓ 2003/25/WE motyw 10

(11) Osiem krajów północnoeuropejskich, w tym siedem państw członkowskich, podjęło w Sztokholmie 28 lutego 1996 r. decyzję o wprowadzeniu wyższej normy wytrzymałości na uszkodzenia 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 określone w normie ustalonej w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1990 r., SOLAS 90 standard, przy stanie morza charakteryzującym się wysokością fal do 4 m.

---

[9] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Wersja przekształcona) (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2003/25/WE motyw 11 (dostosowany)

(12) Na podstawie ⌦ tej ⌫ umowy, znanej jako Umowa sztokholmska, szczególna norma wytrzymałości na uszkodzenia dotyczy bezpośrednio obszaru morza, na którym eksploatowany jest statek, a w szczególności istotnej wysokości fal odnotowanej w obszarze eksploatacji. Wysokość fali w obszarze, na którym eksploatowany jest statek, określa poziom wody na pokładzie samochodowym, wzrastający w wyniku wystąpienia szkody wypadkowej.

↓ 2023/946 motyw 1 (dostosowany)

(13) Dyrektywa 2003/25/WE ⌦ ustanowiła ⌫ 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 Konwencji SOLAS w wersji obowiązującej w dniu przyjęcia tej dyrektywy.

↓ 2003/25/WE motyw 20 (dostosowany)

(14) ⌦ Pewne ⌫ szczególne wymogi dotyczące wytrzymałości na uszkodzenia ⌦ ustanowione ⌫ w drodze niniejszej dyrektywy opierają się na metodzie, jak określono w załącznikach do Umowy sztokholmskiej, wyliczania poziomu wody na pokładzie typu ro-ro w wyniku szkody związanej z dwoma podstawowymi parametrami: wolnego pokładu statku oraz istotnej wysokości fali na tym obszarze morskim, na którym eksploatowany jest statek.

↓ 2023/946 motyw 2 (dostosowany)

(15) W dniu 15 czerwca 2017 r. 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.

↓ 2023/946 motyw 5 (dostosowany)

(16) Wymogi określone w dyrektywie 2009/45/WE mają zastosowanie do statków pasażerskich typu ro-ro. ⌦ Stosowanie wymogów stateczności ⌫ konwencji SOLAS w wersji zmienionej rezolucją MSC.421(98) SOLAS 2020), ⌦ powinno

prowadzić do ⌫ znaczącego obniżenie ryzyka dla statków pasażerskich typu ro-ro certyfikowanych do przewozu ponad 1 350 osób

---

↓ 2023/946 motyw 7

(17) 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.

↓ 2023/946 motyw 6 (dostosowany)

(18) ⌦ Wyższy poziom indeksu R ⌫ określony w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro certyfikowanych do przewozu nie więcej niż 1 350 osób byłby trudny 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 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/946[10].

(19) ⌦Komisja powinna po 10 latach od wejścia w życie dyrektywy (EU) 2023/946 ocenić wykorzystanie możliwości odnoszącej się do statków przewożących 1 350 lub mniej osób w celu zdecydowania, czy rewizja tej dyrektywy jest konieczna. ⌫ Państwa członkowskie ⌦ powinny poinformować ⌫ Komisję o korzystaniu z tej możliwości, przekazując równocześnie dane dotyczące statków, których to dotyczy.

↓ 2023/946 motyw 8

(20) 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.

↓ 2003/25/WE motyw 17 (dostosowany)

(21) W interesie poprawy bezpieczeństwa oraz uniknięcia zakłóceń warunków konkurencji stosuje się wspólne normy bezpieczeństwa dotyczące wytrzymałości na uszkodzenia wszystkich statków pasażerskich typu ro-ro, realizujących rozkładowe usługi rejsów

---

[10] 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, str. 1, ELI:http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj) .

międzynarodowych do lub z portu w państwie członkowskim ⌦ bez względu na banderę, pod którą pływają ⌫ .

↓ 2003/25/WE motyw 18

(22) Bezpieczeństwo statków leży w głównej mierze w gestii państw bandery, dlatego też każde państwo członkowskie gwarantuje zgodność z wymogami bezpieczeństwa mającymi zastosowanie do pasażerskich statków typu ro-ro pływających pod banderą tego państwa członkowskiego.

↓ 2003/25/WE motyw 19 (dostosowany)

(23) Państw członkowskich dotyczy także ich kompetencja jako państw ⌦ portu ⌫. Obowiązki wykonywane w ramach tej kompetencji opierają się na szczególnych obowiązkach portu macierzystego, które są w pełni zgodne z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.

↓ 2003/25/WE motyw 21 (dostosowany)

(24) Państwa członkowskie ustalają i podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące wysokości fal na obszarach morza, przez które przepływają pasażerskie statki typu ro-ro, realizując usługi rozkładowe do lub z portu macierzystego. W odniesieniu do rejsów międzynarodowych, w miarę potrzeby oraz o ile jest to możliwe, wysokość fal ustala się w drodze umowy między państwami będącymi punktami granicznymi rejsu.

↓ 2023/946 motyw 9

(25) 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.

↓ 2023/946 motyw 10 (dostosowany)

(26) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego wspiera Komisję w skutecznym wykonywaniu dyrektywy 2003/25/WE i powinna dążyć do dalszego zapewniania

takiego wsparcia zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2025/2434 Parlamentu Europejskiego i Rady[11].

↓ 2023/946 motyw 11 (dostosowany)

(27) 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 ⌦ określonymi ⌫ w niniejszej dyrektywie. Dane te powinny zostać przekazane zgodnie ze strukturą określoną w załączniku III. 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.

↓ 2023/946 motyw 22 (dostosowany)

(28) Każdy pasażerski statek typu ro-ro zaangażowany w rejsy w zakresie stosowania niniejszej dyrektywy. ⌦ posiada ⌫ świadectwo zgodności wydane przez administracje państwa bandery, zatwierdzone przez wszystkie pozostałe państwa członkowskie.

↓ 2019/1243 art. 1 i załącznik pkt IX ppkt 4) (dostosowany)

(29) W celu dostosowania ⌦ niniejszej ⌫ dyrektywy do postępu technicznego, do zmian na poziomie międzynarodowym oraz do doświadczeń zdobytych w ramach jej wykonywania należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 ⌦ Traktatu o funkcjowaniu Unii Europejskiej ⌫ w odniesieniu do zmiany załączników do ⌦ niniejszej ⌫ dyrektywy. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa[12]. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

---

[11] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2434 z dnia 26 listopada 2025 r. w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 (Dz.U. L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI:http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

[12] Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

↓ 2003/25/WE motyw 28 (dostosowany)

(30) Ponieważ państwa członkowskie nie są w stanie osiągnąć ⌦ celów niniejszej dyrektywy ⌫ , a mianowicie ochrony życia ludzkiego na morzu, w drodze poprawy wytrzymałości pasażerskich statków typu ro-ro na szkody wypadkowe, ⌦ ale ⌫ , z uwagi na skalę i skutki działań, lepiej jest osiągnąć ten cel na szczeblu ⌦ unijnym ⌫, ⌦ Unia ⌫ może przyjąć środki zgodne z zasadą subsydiarności określoną w art. 5 Traktatu ⌦ o Unii Europejskiej ⌫ . Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia ⌦ tych celów ⌫ .

↓ 2023/946 motyw 13 (dostosowany)

(31) 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 ⌦niniejszej ⌫ dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów ⌦ niniejszej ⌫ dyrektywy. Oznacza to, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji dyrektywy ⌦ 2003/25/WE ⌫.

↓

(32) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego i daty rozpoczęcia stosowania dyrektywy określonych w części B załącznika IV,

↓ 2003/25/WE
➔1

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie jednolitego poziomu szczególnych wymogów dotyczących ➔1 stateczności ← pasażerskich statków typu ro-ro, które przyczynią się do poprawy ➔1 stateczności ← tego typu statków w przypadku szkody wypadkowej oraz zapewnią wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów i załogi.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

↓ 2023/946 Art. 1.1(b) (dostosowany)

1) „konwencja SOLAS” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. oraz obowiązujące zmiany do niej;

↓ 2023/946 Art. 1.1.(c) (dostosowany)

2) „SOLAS 90” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w wersji zmienionej rezolucją MSC.117(74);

3) „SOLAS 2009” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w wersji zmienionej rezolucją MSC.216(82);

4) „SOLAS 2020” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w wersji zmienionej rezolucją MSC.421(98);

↓ 2003/25/WE (dostosowany)

5) „Umowa sztokholmska” oznacza Umowę zawartą w Sztokholmie 28 lutego 1996 r., zgodnie z rezolucją nr 14. zatytułowaną „Umowy regionalne w sprawie szczególnych wymogów ⌦ stateczności ⌫ dotyczących pasażerskich statków typu ro-ro”, ⌦ (Rezolucja nr 14 do Konwencji SOLAS 1995 ⌫, przyjęta 29 listopada 1995 r. ⌦ przez Konferencję Umawiających się Rządów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwa życia na morzu z 1974 r.) ⌫

6) „pasażerski statek typu ro-ro” oznacza statek przewożący ponad 12 pasażerów, posiadający pomieszczenia ładunkowe typu ro-ro lub przedziały specjalne, określone w ⌦ prawidle SOLAS ⌫ II-2/3

↓ 2023/946 Art. 1 ust. 1.(a)

7) „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:

   (a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem; oraz

   (b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton lub 1 % szacunkowej masy materiału konstrukcyjnego statku – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;

8) „nowy statek pasażerski typu ro-ro” oznacza statek pasażerski typu ro-ro, który nie jest istniejącym statkiem pasażerskim typu ro-ro;

↓ 2003/25/WE (dostosowany)

9) „pasażer” oznacza każdą osobę inną niż kapitan oraz członkowie załogi lub inne osoby zatrudnione lub zaangażowane w dowolnym charakterze na pokładzie statku w zakresie prowadzenia działalności na tym statku, a także inną niż dziecko ⌦ w wieku ⌫ poniżej jednego roku życia;

↓ 2023/946 Art.1.1(d) (dostosowany)

10) „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:

(a) zgodnie z opublikowanym rozkładem

(b) odbywające się z taką regularnością lub częstotliwością, że są uznane za systematyczne serie;

↓ 2003/25/WE

11) „administracja państwa bandery” oznacza właściwe władze państwa, do którego noszenia bandery dany statek lub jednostka jest upoważniony;

↓ 2023/946 art. 1 ust. 1.(e)

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

↓ 2003/25/WE

13) „rejs międzynarodowy” oznacza każdą podróż morską z portu państwa członkowskiego do portu położonego poza tym państwem członkowskim lub odwrotnie;

↓ 2023/946 art. 1 ust. 1.(f) (dostosowany)

14) „szczególne wymogi stateczności” oznaczają, wymogi stateczności, o których mowa w art. 6 ⌦ niniejszej dyrektywy ⌫;

↓ 2003/25/WE (dostosowany)

15) „⌦ znacząca wysokość fali ⌫ (H_S) oznacza średnią wysokość jednej trzeciej największej "⌦ znaczącej wysokości fali ⌫ " zaobserwowanej ⌦ przez określony czas ⌫ ;

16) „ ⌦ pozostała wolna burta ⌫ " (f_r) oznacza minimalną odległość między uszkodzonym pokładem typu ro-ro a granicą lustra wody w miejscu uszkodzenia, nie uwzględniając dodatkowych skutków oddziaływania wody morskiej zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie typu ro-ro;

↓ 2023/946 art.1 ust. 1(g)

17) „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.

↓ 2003/25/WE

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich pasażerskich statków typu ro-ro pływających do lub z portu państwa członkowskiego świadczących usługi rozkładowe, bez względu na ich banderę, jeżeli są zaangażowane w rejsy międzynarodowe.

↓ 2023/946 art. 1 ust. 2

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[13].

↓ 2023/946 art. 1 ust. 3 (dostosowany)

3. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich ani statków pasażerskich typu ro-ro pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą

---

[13] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

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 dyrektywy ⌦ 2003/25/WE ⌫ oraz jej wykonania.

↓ 2023/946 Art. 1 ust. 4 (dostosowany)

Artykuł 4

Znaczące wysokości fali

Znaczące wysokości fali wykorzystuje się do określenia poziomu wody na pokładzie samochodowym podczas stosowania szczególnych wymogów stateczności ⌦ określonych ⌫ w sekcji A załącznika I. Wartości liczbowe dotyczące znaczących wysokości fali to wartości, których prawdopodobieństwo przekroczenia w okresie jednego roku jest nie większe niż 10 %.

↓ 2003/25/WE

Artykuł 5

Obszary morza

↓ 2023/946 art. 1 ust. 5(a)

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.

↓ 2003/25/WE (dostosowany) →1

2. Obszary morza oraz odnośne wartości →1 znaczących wysokości fali ← na tych obszarach, ⌦ o których mowa w ust.1 ⌫, określa się w drodze umowy pomiędzy państwami członkowskimi lub, w miarę możliwości, między państwami członkowskimi a państwami trzecimi leżącymi w punktach granicznych rejsu. Jeżeli trasa rejsu statku przebiega przez więcej niż jeden obszar morza, statek musi spełniać szczególne wymogi dotyczące→1 stateczności ← dla najwyższych wartości →1 znaczącej wysokości fali ← określone dla tych obszarów.

↓ 2023/946 art. 1 ust. 5 (b) (dostosowany)

3. Wykaz, ⌦ o którym mowa w ust. 1, ⌫ 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.

↓ 2023/946 art. 1 ust. 6 (dostosowany)

Artykuł 6

Szczególne wymogi stateczności

1. Bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2009/45/WE, nowe statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu ponad 1350 osób muszą spełniać szczególne wymogi stateczności ⌦ określone ⌫ w rozdziale II-1 części B SOLAS 2020.

2. W zależności od wyboru armatora, nowe statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu nie więcej niż 1350 osób 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.

W odniesieniu do każdego takiego statku administracja państwa bandery powiadamia Komisję w terminie dwóch miesięcy od daty wydania certyfikatu, ⌦ o którym mowa ⌫ w art. 7, o wyborze opcji, o której mowa w akapicie pierwszym, oraz dołącza do takiego powiadomienia szczegółowe informacje, o których mowa w załączniku III.

3. Stosując wymogi określone w sekcji A załącznika I, 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 1350 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 sekcji A załącznika I do niniejszej dyrektywy, wraz z wymogami określonymi w rozdziale II-1 część B SOLAS 2009.

Stosowane wymogi stateczności odnotowuje się w certyfikacie statku, ⌦ o którym mowa w ⌫ art. 7.

5. W zależności od wyboru armatora, istniejące statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu nie więcej niż 1350 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 sekcji A załącznika I do niniejszej dyrektywy; lub

b) szczególne wymogi stateczności określone w sekcji B załącznika I do niniejszej dyrektywy.

Stosowany wymóg stateczności odnotowuje się w certyfikacie statku, o którym mowa w art. 7.

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 (UE) 2023/946.

↓ 2023/946 art. 1 ust. 8 (dostosowany)

Artykuł 7

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 powiązanymi certyfikatami. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro spełniających szczególne wymogi stateczności określone w sekcji A załącznika I, 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.

↓ 2023/946 art. 1 ust. 9 (dostosowany)

Artykuł 8

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[14].

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 ⌦ stateczności ⌫ określone w sekcji A załącznika I, 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 ⌦ określone ⌫ w sekcji A załącznika I. 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 ⌦ niniejszego artykułu ⌫, statek pasażerski typu ro-ro, który wykonuje taką usługę, musi posiadać certyfikat potwierdzający zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy, jak przewidziano w art. 7 ust. 1.

🡻 1243/2019 art. 1 i załącznik IX (4) (dostosowany)

Artykuł 9

Zmiana załączników

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 10, aktów delegowanych zmieniających załączniki w celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym, w szczególności w ramach ⌦ Międzynarodowej Organizacji Morskiej ⌫ (IMO), oraz w celu poprawy efektywności niniejszej dyrektywy w świetle doświadczeń i postępu technicznego.

Artykuł 10

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

---

[14] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

↓ 2003/25/WE (dostosowany)

Artykuł 11

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają zasady kar mających zastosowanie w razie naruszeń przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki gwarantujące ich wykonanie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

↓ 2023/946 art. 1 ust. 10

Artykuł 12

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.

↓

Artykuł 13

Uchylenie

Dyrektywa 2003/25/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika IV, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i daty rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w części B załącznika IV.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku V.

↓ 2003/25/WE (dostosowany)

Artykuł 14

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie ⌦ dwudziestego dnia od dnia ⌫ jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*w imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*