EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 23. 7. 2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro (kodifikované znenie)

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. V rámci Európy občanov Komisia prikladá veľkú dôležitosť zjednodušovaniu a sprehľadňovaniu práva Únie s cieľom jeho lepšieho pochopenia a sprístupnenia občanom, dávajúc im nové príležitosti, ako aj šancu na efektívnejšie využívanie osobitných práv, ktoré im poskytuje.

   Tento cieľ však nemožno dosiahnuť pokým pretrváva stav rozptýlenia mnohých ustanovení, opakovane a často pozmenených v podstatnom rozsahu, vo viacerých právnych aktoch, a to počínajúc pôvodným právnym aktom až po jeho poslednú zmenu, čo si vyžaduje vyčerpávajúce hľadanie a komparáciu mnohých právnych aktov za účelom identifikácie pozitívneho práva.

   Jasnosť a prehľadnosť práva preto so sebou prináša potrebu častej kodifikácie pozmenených právnych aktov.

2. Komisia sa 1. apríla 1987[1] rozhodla inštruovať svojich úradníkov, aby pristúpili ku kodifikácii všetkých právnych aktov najneskôr po ich desiatej zmene, zdôrazniac však, že ide o minimálnu požiadavku, keďže príslušné oddelenia by sa mali v záujme prehľadnosti a správneho pochopenia textov, za ktoré sú zodpovedné, usilovať o kodifikáciu ich ustanovení v kratších intervaloch.

3. V podobnom zmysle vyzneli aj závery Európskej rady z Edinburgu z decembra 1992[2], v ktorých táto podčiarkla dôležitosť kodifikácie, poskytujúcej právnu istotu pri nachádzaní práva uplatniteľného v konkrétnom časovom momente na špecifický predmet úpravy.

   Pri kodifikácii je potrebné dodržiavať štandardné postupy prijímania aktov Únie.

   Vylúčenie obsahových zmien aktov prechádzajúcich kodifikáciou umožnilo Európskemu parlamentu, Rade a Komisii 20. decembra 1994 odsúhlasiť skrátené legislatívne konanie pre rýchle prijatie kodifikovaných právnych aktov vo forme medziinštitucionálnej dohody.

4. Predkladaný návrh sleduje kodifikáciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro[3]. Nová smernica nahrádza viaceré právne akty tvoriace predmet kodifikácie[4]. Návrh plne zachováva obsah kodifikovaných právnych aktov a obmedzuje sa výlučne na ich zjednotenie do jedného právneho aktu, pričom formálne adaptácie nepresahujú nevyhnutný kodifikačný účel.

5. Kodifikačný návrh bol vypracovaný na základe predbežného konsolidovaného znenia smernice 2003/25/ES, ako aj jej zmien. Toto konsolidované znenie bolo zostavené pre všetky úradné jazyky Úradom pre vydávanie publikácií Európskej únie za pomoci systému na spracovanie údajov. V prípade, že dochádza k prečíslovaniu článkov, tak starý, ako aj nový spôsob číslovania je stanovený v tabuľke, tvoriacej obsah prílohy V ku kodifikovanej smernici.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Pozri prílohu 3 k časti A záverov.
3 Zaradený do legislatívneho plánu pre 2026.
4 Pozri časť A prílohy IV k tomuto návrhu.

↓ 2003/25/ES

2026/0215 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro (kodifikované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[5],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[6],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/25/ES[7] bola opakovane[8] podstatným spôsobom zmenená. V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mala uvedená smernica kodifikovať.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 1 (prispôsobené)

(2) V rámci spoločnej dopravnej politiky by sa mali prijať opatrenia na ⌦ zaistenie potrebnej úrovne ⌫ bezpečnosti námornej osobnej dopravy.

5 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].

6 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].

7 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro (Ú.v. EÚ L 123 , 17.5.2003, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Pozri časť A prílohy IV.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 2 (prispôsobené)

(3) ⌦ Únia ⌫ chce všetkými vhodnými prostriedkami zabrániť nehodám, na ktorých by sa podieľali osobné lode ro-ro, ktoré by viedli k stratám na ľudských životoch.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 4 (prispôsobené)

(4) Osoby cestujúce osobnými loďami ro-ro a posádka zamestnaná na palubách takých lodí v ⌦ Únii ⌫ by mali mať právo požadovať rovnakú vysokú úroveň bezpečnosti bez ohľadu na oblasť, v ktorej je loď prevádzkovaná.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 5 (prispôsobené)

(5) Z hľadiska dimenzie vnútorného trhu námornej osobnej dopravy je opatrenie na úrovni ⌦ Únie ⌫ najúčinnejším spôsobom ⌦ stanovenia ⌫ spoločnej minimálnej úrovne bezpečnosti lodí v celej ⌦ Únii ⌫ .

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 6 (prispôsobené)

(6) Opatrenie na úrovni ⌦ Únie ⌫ je najúčinnejším spôsobom presadzovania princípov dohodnutých v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), čím sa zabráni deformácii hospodárskej súťaže medzi operátormi osobných lodí ro-ro prevádzkovaných v ⌦ Únii ⌫ .

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 3

(7) Schopnosť osobných lodí ro-ro udržať sa na hladine po poškodení pri zrážke, ktorá je vymedzená ich normou havarijnej stability, je významným faktorom pre bezpečnosť cestujúcich a posádky a je osobitne dôležitá pre pátracie a záchranné činnosti; najväčším nebezpečenstvom pre stabilitu osobných lodí ro-ro s uzavretou ro-ro palubou po havárii je vplyv nahromadenia značného množstva vody na týchto palubách.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 7 (prispôsobené)

(8) Všeobecné požiadavky na stabilitu osobných lodí ro-ro v poškodenom stave boli stanovené na medzinárodnej úrovni v roku 1990 Konferenciou ⌦ Konferenciou zmluvných vlád Medzinárodného dohovoru ⌫ o bezpečnosti ľudského života na mori ⌦ z roku 1974 ⌫ (⌦ dohovor ⌫ SOLAS) a boli začlenené do predpisu II-1/B/8

dohovoru SOLAS (norma SOLAS 90). ⌦ Uvedené ⌫ požiadavky sú použiteľné v celej ⌦ Únii ⌫ na základe priameho uplatňovania dohovoru SOLAS na medzinárodné plavby a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES [9] na vnútroštátne plavby.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 8 (prispôsobené)

(9) ⌦ Požiadavky na havarijnú stabilitu obsiahnuté v ⌫ norme SOLAS 90 implicitne zahŕňajú vplyv vody vstupujúcej na palubu ro-ro morskom vlnobití rádovo 1,5 m charakteristickej výšky vlny.

↓ 2023/946 odôvodnenie 3 (prispôsobené)

(10) Rezolúcia 14 ⌦ o „Regionálnych dohodách o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro“, prijatá 19. novembra 1995 Konferenciou zmluvných vlád Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 ⌫ umožňuje členom IMO uzatvárať regionálne dohody, ak usúdia, že si prevládajúce podmienky na mori a ďalšie miestne podmienky vyžadujú špecifické požiadavky na stabilitu v určitej oblasti.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 10

(11) Osem severských európskych štátov, vrátane siedmich členských štátov, sa v Štokholme 28. februára 1996 dohodlo na zavedení normy vyššej stability pre osobné lode ro-ro v poškodenom stave, aby zohľadnili účinok nahromadenej vody na palube ro-ro a umožnili lodi udržať sa na hladine v ťažšom vlnobití než je v norme SOLAS 90, t. j. až do 4 m charakteristickej výšky vlny.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 11

(12) Podľa tejto dohody, známej ako Štokholmská dohoda, sa špecifické požiadavky na stabilitu priamo vzťahujú k morskej oblasti, v ktorej sú lode prevádzkované a osobitne k charakteristickej výške vlny zaznamenanej v oblasti prevádzky. Charakteristická výška vlny oblasti, v ktorej je loď prevádzkovaná, určuje výšku vody na automobilovej palube, ktorá by sa mohla vyskytnúť po poškodení spôsobenom nehodou.

---

[9] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 odôvodnenie 1 (prispôsobené)

(13) Smernicou 2003/25/ES sa ⌦ stanovila ⌫ jednotná úroveň špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro, ktoré zlepšujú schopnosť tohto typu plavidla udržať sa na hladine v prípade poškodenia následkom zrážky a zabezpečujú vysokú úroveň bezpečnosti cestujúcich a posádky v kombinácii s požiadavkami ⌦ stanovenými ⌫ v dohovore SOLAS platnom v čase prijatia uvedenej smernice .

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 20 (prispôsobené)

(14) ⌦ Niektoré ⌫ špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené v ⌫ tejto smernici by mali byť založené na metóde stanovenej v prílohách k Štokholmskej dohode, ktorá vypočítava výšku vody na palube ro-ro po poškodení vo vzťahu k dvom základným parametrom: rezervný voľný bok lode a charakteristická výška vlny v morskej oblasti, v ktorej je loď prevádzkovaná.

↓ 2023/946 odôvodnenie 2 (prispôsobené)

(15) IMO prijala 15. júna 2017 rezolúciu MSC.421(98), ktorou sa mení dohovor SOLAS a ⌦ stanovujú ⌫ revidované požiadavky na stabilitu osobných lodí v poškodenom stave. Tieto požiadavky sa uplatňujú aj na osobné lode ro-ro.

↓ 2023/946 odôvodnenie 5 (prispôsobené)

(16) Požiadavky stanovené v smernici 2009/45/ES sa uplatňujú na osobné lode ro-ro. ⌦ Uplatňovanie ⌫ požiadaviek ⌦ na stabilitu ⌫ dohovoru SOLAS, zmeneného rezolúciou MSC.421(98) (dohovor SOLAS 2020) pre rôzne veľkosti osobných lodí ro-ro, ⌦ by malo viesť ⌫ k významnému zníženiu rizika pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1 350 osôb na palube.

↓ 2023/946 odôvodnenie 7

(17) V prípade osobných lodí ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube by voliteľné uplatňovanie požiadaviek dohovoru SOLAS 2020 malo byť podmienené vyššou úrovňou požadovaného koeficientu rozdelenia lode R, než je úroveň vymedzená v dohovore SOLAS 2020, aby sa dosiahla primeraná úroveň bezpečnosti.

↓ 2023/946 odôvodnenie 6 (prispôsobené)

(18) ⌦ Vyššia úroveň indexu R, ako je[] ⌫ stanovené v tejto smernici pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube, by sa v prípade určitých konštrukcií lodí ťažko zavádzala. Spoločnosti, ktoré vlastnia alebo prevádzkujú uvedené lode na zabezpečovanie pravidelnej dopravy v Únii, by preto mali mať možnosť uplatňovať požiadavky na stabilitu platné pred nadobudnutím účinnosti smernice ⌦ Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/946[10] ⌫ .

(19) ⌦ Komisia by mala po desiatich rokoch odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice posúdiť využitie možnosti týkajúcej sa lodí s osvedčením na prepravu najviac 1350 osôb s cieľom rozhodnúť o tom, či je nutná ďalšia revízia tejto smernice. ⌫ Členské štáty ⌦ by mali Komisii oznámiť využitie uvedenej možnosti ⌫ spolu s údajmi týkajúcimi sa dotknutých lodí.

↓ 2023/946 odôvodnenie 8

(20) S cieľom zabezpečiť potrebnú úroveň bezpečnosti by sa špecifické požiadavky na stabilitu pri poškodení mali uplatňovať aj na existujúce osobné lode ro-ro, ktoré nikdy neboli osvedčené v súlade so smernicou 2003/25/ES a vstupujú do pravidelnej dopravy v Únii.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 17 (prispôsobené)

(21) V záujme zvýšenia bezpečnosti a zabránenia narušenia hospodárskej súťaže, spoločné bezpečnostné normy týkajúce sa stability by sa mali uplatňovať na všetky osobné lode ro-ro, ktoré na medzinárodných plavbách zabezpečujú pravidelnú dopravu do prístavov členských štátov alebo z nich ⌦ bez ohľadu na vlajku, pod ktorou plávajú ⌫.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 18

(22) Za bezpečnosť lodí sú v prvom rade zodpovedné vlajkové členské štáty, a preto každý členský štát by mal zabezpečiť zhodu s bezpečnostnými požiadavkami uplatňovateľnými na osobné lode ro-ro, ktoré plávajú pod vlajkou uvedeného členského štátu.

---

[10] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/946 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou (Ú. v. EÚ L 128, 15.5.2023, s. 1, ELI:http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 19 (prispôsobené)

(23) Členské štáty by mali byť oslovené aj ako prístavné štáty; právomoci vyplývajúce z tejto funkcie sú založené na špecifických právomociach prístavného štátu, ktoré sú plne v súlade s Dohovorom Organizácie spojených národov o morskom práve z roku 1982 .

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 21 (prispôsobené)

(24) Členské štáty by mali stanoviť a uverejniť charakteristické výšky vlny v morských oblastiach, cez ktoré plávajú osobné lode ro-ro v pravidelnej doprave do alebo z ich prístavov; na medzinárodných trasách by však, pokiaľ je to uplatniteľné a možné, charakteristické výšky vlny mali byť stanovené ⌦ dohodou ⌫medzi štátmi na oboch koncoch trasy.

↓ 2023/946 odôvodnenie 9

(25) Štáty prístavu by mali v čo najväčšej možnej miere spolupracovať s cieľom vypracovať zoznam morských oblastí uvedený v tejto smernici, pričom by mali zohľadňovať zvrchovanosť štátov nad morskými oblasťami podliehajúcimi ich jurisdikcii a všeobecné zásady morského práva.

↓ 2023/946 odôvodnenie 10 (prispôsobené)

(26) Európska námorná bezpečnostná agentúra pomáha Komisii pri účinnom vykonávaní smernice 2003/25/ES a mala by sa snažiť pokračovať v tejto pomoci v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/2434[11].

↓ 2023/946 odôvodnenie 11 (prispôsobené)

(27) S cieľom umožniť Komisii vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade by členské štáty mali poskytnúť údaje o každej novej osobnej lodi ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube v pravidelnej doprave v súlade s požiadavkami na stabilitu ⌦ stanovenými ⌫ v tejto smernici. ⌦ Uvedené ⌫ údaje by mali poskytovať v súlade so štruktúrou stanovenou v prílohe III. Tieto údaje musia byť k dispozícii pre všetky nové osobné lode ro-ro, pretože sa vyžaduje, aby spĺňali pravdepodobnostné požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v dohovore SOLAS 2020.

[11] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/2434 z 26. novembra 2025 o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002 (Ú. v. EÚ L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 22 (prispôsobené)

(28) Každá osobná loď ro-ro, ktorá vykonáva plavbu podliehajúcu ustanoveniam tejto smernice, by mala mať osvedčenie o zhode vydané správou vlajkového štátu, ktoré by mali uznávať všetky ostatné členské štáty.

↓ 1243/2019 článok 1 a príloha, bod IX ods. 4 (prispôsobené)

(29) S cieľom prispôsobiť ⌦ túto ⌫ smernicu technickému a vedeckému pokroku by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ⌦ zmluvy o fungovaní Európskej únie ⌫ s cieľom meniť prílohy k ⌦ tejto ⌫ smernici. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva[12]. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

↓ 2003/25/ES odôvodnenie 28 (prispôsobené)

(30) Keďže ⌦ ciele ⌫ , ⌦ tejto smernice ⌫, t. j. zvýšenie ochrany ľudského života na mori prostredníctvom zvýšenia schopnosti prežitia osobných lodí ro-ro v prípade poškodenia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ⌦ ale z dôvodov rozsahu a účinkov opatrenia ich možno ⌫ lepšie dosiahnuť na úrovni ⌦ Únie ⌫ , môže ⌦ Únia ⌫ prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy ⌦ o Európskej únii ⌫. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie ⌦ týchto cieľov ⌫ .

↓ 2023/946 odôvodnenie 13 (prispôsobené)

(31) S cieľom neklásť neprimerané administratívne zaťaženie na vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne osobné lode ro-ro patriace do rozsahu pôsobnosti ⌦ tejto ⌫ smernice , by sa takýmto členským štátom malo umožniť uplatňovať výnimky z ustanovení ⌦ tejto ⌫ smernice . To znamená, že pokiaľ spĺňajú uvedené podmienky, nie sú povinné smernicu ⌦ 2003/25/ES ⌫ transponovať.

---

[12] Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

↓

(32) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov týkajúcich sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a dní začatia uplatňovania smerníc, ktoré sú uvedené v časti B prílohy IV,

↓ 2003/25/ES

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Účel

Účelom tejto smernice je stanoviť jednotnú úroveň špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro, ktoré zvýšia schopnosť prežitia tohto typu plavidiel v prípade havarijného poškodenia a zaručia vysokú úroveň bezpečnosti pre cestujúcich a posádku.

Článok 2

Definície

Na účely tejto smernice platia tieto definície:

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. b) (prispôsobené)

1. „dohovor SOLAS“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 a jeho zmeny, ktoré sú v platnosti;

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. c) (prispôsobené)

2. „dohovor SOLAS 90“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974, zmenený rezolúciou MSC.117(74);
3. „dohovor SOLAS 2009“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974, zmenený rezolúciou MSC.216(82);
4. „dohovor SOLAS 2020“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974, zmenený rezolúciou MSC.421(98);

↓ 2003/25/ES (prispôsobené)

5. „Štokholmská dohoda“ znamená dohodu uzavretú v Štokholme 28. februára 1996 na základe rezolúcie 14 „Regionálne dohody o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro“, prijatej ⌦ Konferenciou zmluvných vlád Medzinárodného

dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 ⌫ 29. novembra 1995 ⌦ (rezolúcia 14 konferencie SOLAS 95) ⌫ ;

6. „osobná loď ro-ro“ znamená loď, ktorá prepravuje viac než 12 cestujúcich, má nákladné priestory ro-ro alebo priestory osobitnej kategórie definované v predpise II-2/3 dohovoru SOLAS;

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. a) (prispôsobené)

7. „existujúca osobná loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro, ktorej kýl ⌦ bol ⌫ položený alebo ⌦ sa nachádzal ⌫ v podobnej etape stavby pred 5. decembrom 2024; podobná etapa stavby znamená etapu, v ktorej:

   a) sa začína identifikovateľná stavba špecifickej lode; a

   b) sa začala montáž uvedenej lode, pri ktorej sa použilo minimálne 50 ton alebo 1 % odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia;

8. „nová osobná loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro, ktorá nie je existujúcou osobnou loďou ro-ro;

↓ 2003/25/ES

9. „cestujúci“ znamená každú osobu inú než kapitán a členovia posádky alebo ostatné osoby zamestnané na lodi alebo určitou kapacitou zapojené na palube lode do podnikania uvedenej lode a inú než dieťa mladšie než jeden rok;

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. d) (prispôsobené)

10. „pravidelná doprava“ je séria plavieb osobnej lode ro-ro prevádzkovaných tak, aby zabezpečovali dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi, alebo séria plavieb z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzizastávok, pričom sa plavby vykonávajú :

   a) podľa uverejneného cestovného poriadku; alebo

   b) tak pravidelne alebo často, že tvoria rozpoznateľné systematické série;

↓ 2003/25/ES

11. „správa vlajkového štátu“ znamená príslušné orgány štátu, pod ktorého vlajkou je osobná loď ro-ro oprávnená plávať;

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. e)

12. „prístavný štát“ je členský štát, do ktorého alebo z ktorého prístavov sa plaví osobná loď ro-ro v pravidelnej doprave;

↓ 2003/25/ES

13. „medzinárodná plavba“ znamená plavbu po mori z prístavu členského štátu do prístavu mimo tohto členského štátu alebo naopak;

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. f) (prispôsobené)

14. „špecifické požiadavky na stabilitu“ sú požiadavky na stabilitu uvedené v článku 6 ⌦ tejto smernice ⌫ ;

↓ 2003/25/ES

15. „charakteristická výška vlny“ H_S) je priemerná výška hornej tretiny výšky vĺn, pozorovaných počas určitého obdobia;

16. „rezervný voľný bok“ (f_r) je minimálna vzdialenosť medzi poškodenou palubou ro-ro a konečnou čiarou ponoru lode v poškodenom mieste bez toho, aby sa bral do úvahy prídavný účinok morskej vody nahromadenej na poškodenej palube ro-ro;

↓ 2023/946 článok 1 bod 1 písm. g)

17. „spoločnosť“ je vlastník osobnej lode ro-ro alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je správca alebo nájomca lode bez posádky, ktorá prevzala od vlastníka lode zodpovednosť za prevádzku osobnej lode.

↓ 2003/25/ES

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na všetky osobné lode ro-ro, plávajúce z alebo do prístavu členského štátu v pravidelnej doprave bez ohľadu na ich vlajku, keď vykonávajú medzinárodné plavby.

↓ 2023/946 článok 1 bod 2

2. Každý členský štát v postavení prístavného štátu zabezpečí, aby osobné lode ro-ro plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je členským štátom, plne spĺňali požiadavky tejto smernice ešte predtým, ako im bude povolené vykonávať plavby v rámci pravidelnej dopravy z prístavov alebo do prístavov daného členského štátu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110[13].

↓ 2023/946 článok 1 bod 3 (prispôsobené)

3. Členské štáty, ktoré nemajú námorné prístavy a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne osobné lode ro-ro patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, môžu uplatňovať výnimky z ustanovení tejto smernice s výnimkou povinnosti stanovenej v druhom pododseku.

Členské štáty, ktoré chcú takúto výnimku využiť, oznámia Komisii najneskôr do 5. decembra 2024, či spĺňajú príslušné podmienky, a Komisiu informujú o každej následnej zmene. Takéto členské štáty nesmú povoliť, aby sa osobné lode ro-ro, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, plavili pod ich vlajkou dovtedy, kým smernicu ⌦ 2003/25/ES ⌫ netransponujú a nevykonajú.

↓ 2023/946 článok 1 bod 4 (prispôsobené)

Článok 4

Charakteristická výška vlny

Charakteristická výška vlny sa použije na stanovenie výšky vody na palube pre vozidlá pri uplatnení špecifických požiadaviek na stabilitu ⌦ stanovených[] ⌫ oddiele A prílohe I. Hodnoty charakteristickej výšky vlny sú hodnotami, ktoré nesmú byť v priebehu roka prekročené s pravdepodobnosťou väčšou než 10 %.

↓ 2003/25/ES

Článok 5

Morské oblasti

[13] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 článok 1 bod 5 písm. a)

1. Prístavné štáty stanovia a aktualizujú zoznam morských oblastí, cez ktoré plávajú osobné lode ro-ro v rámci pravidelnej dopravy do ich prístavov alebo z ich prístavov, ako aj zodpovedajúcu charakteristickú výšku vlny v týchto oblastiach.

↓ 2003/25/ES (prispôsobené)

2. Morské oblasti a hodnoty charakteristickej výšky vlny platné v týchto oblastiach, ⌦ ako je uvedené v odseku 1,[] ⌫ sa stanovia dohodou medzi členskými štátmi alebo, kedykoľvek to bude uplatniteľné alebo možné, medzi členskými štátmi a tretími štátmi na oboch koncoch trasy. Keď trasa lode prechádza viac než jednou morskou oblasťou, loď musí spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu pre najvyššiu hodnotu charakteristickej výšky vlny stanovenej pre tieto oblasti.

↓ 2023/946 článok 1 bod 5 písm. b) (prispôsobené)

3. Zoznam ⌦ uvedený v odseku 1⌫ sa uverejní vo verejnej databáze dostupnej na internetovom sídle príslušného námorného úradu. Umiestnenie týchto informácií, ako aj každá aktualizácia zoznamu a dôvody takejto aktualizácie sa oznámia Komisii.

↓ 2023/946 článok 1 bod 6 (prispôsobené)

Článok 6

Špecifické požiadavky na stabilitu

1. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice 2009/45/ES, nové osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1350 osôb na palube musia spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu ⌦stanovené⌫ v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2020.

2. Podľa rozhodnutia spoločnosti musia nové osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1350 osôb na palube spĺňať:

a) špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v oddiele A prílohy I k tejto smernici; alebo

b) špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v oddiele B prílohy I k tejto smernici.

V prípade každej takejto lode správa vlajkového štátu oznámi Komisii do dvoch mesiacov od dátumu vydania osvedčenia uvedeného v článku 7 voľbu zvolenú z možností uvedených v prvom pododseku a k takémuto oznámeniu priloží podrobnosti uvedené v prílohe III.

3. Pri uplatňovaní požiadaviek ⌦ stanovených⌫ v oddiele A prílohy I sa členské štáty riadia usmerneniami uvedenými v prílohe II, pokiaľ je to uskutočniteľné a zlučiteľné s konštrukciou danej lode.

4. Podľa rozhodnutia spoločnosti existujúce osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu viac ako 1350 osôb na palube, ktoré spoločnosť uvádza do prevádzky pravidelnej dopravy do prístavu alebo z prístavu členského štátu po 5. decembri 2024 a ktoré neboli nikdy osvedčené v súlade s touto smernicou, musia spĺňať:

a) špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené⌫ v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2020; alebo

b) špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené⌫ v oddiele A prílohy I k tejto smernici navyše k požiadavkám stanoveným v kapitole II-1 časti B dohovoru SOLAS 2009.

Uplatnené požiadavky na stabilitu sa uvedú v osvedčení lode ⌦ uvedenom v ⌫ článku 7.

5. Podľa rozhodnutia spoločnosti existujúce osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1350 osôb na palube, ktoré spoločnosť uvádza do prevádzky pravidelnej dopravy do prístavu alebo z prístavu členského štátu po 5. decembri 2024 a ktoré neboli nikdy osvedčené v súlade s touto smernicou, musia spĺňať:

a) špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v oddiele A prílohy I k tejto smernici; alebo

b) špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v oddiele B prílohy I k tejto smernici.

Uplatnené požiadavky na stabilitu sa uvedú v osvedčení lode uvedenom v článku 7.

6. Existujúce osobné lode ro-ro, ktoré sa v rámci prevádzky pravidelnej dopravy plavili do prístavu alebo z prístavu členského štátu do 5. decembra 2024, musia naďalej spĺňať špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v prílohe I v znení platnom pred nadobudnutím účinnosti smernice (EÚ) 2023/946.

↓ 2023/946 článok 1 bod 8 (prispôsobené)

Článok 7

Osvedčenia

1. Všetky nové a existujúce osobné lode ro-ro plaviace sa pod vlajkou členského štátu musia mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu so špecifickými požiadavkami na stabilitu uvedenými v článku 6.

Osvedčenia vydáva správa vlajkového štátu a môžu sa kombinovať s inými súvisiacimi osvedčeniami. V prípade osobných lodí ro-ro, ktoré spĺňajú špecifické požiadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v oddiele A prílohy I, musí byť v osvedčení uvedená charakteristická výška vlny, do ktorej loď dokáže splniť špecifické požiadavky na stabilitu.

Osvedčenie zostáva v platnosti dovtedy, kým sa osobná loď ro-ro plaví v oblasti s rovnakou alebo nižšou hodnotou charakteristickej výšky vlny.

2. Každý členský štát v postavení prístavného štátu uznáva osvedčenia vydané iným členským štátom v súlade s touto smernicou.

3. Každý členský štát v postavení prístavného štátu uznáva osvedčenia vydané tretím štátom potvrdzujúce, že osobná loď ro-ro spĺňa špecifické požiadavky na stabilitu stanovené v tejto smernici.

↓ 2023/946 článok 1 bod 9 (prispôsobené)

Článok 8

Sezónna a iná krátkodobá prevádzka

1. Ak spoločnosť vykonávajúca celoročnú pravidelnú dopravu chce na uvedenú dopravu nasadiť na kratšie obdobie dodatočné osobné lode ro-ro, oznámi to príslušnému orgánu prístavného štátu alebo prístavných štátov najneskôr jeden mesiac pred začiatkom prevádzky takýchto lodí v rámci uvedenej dopravy.

2. V prípadoch, keď sa však v dôsledku nepredvídaných okolností ⌦ musí ⌫ rýchlo nasadiť náhradná osobná loď ro-ro, aby sa zabezpečila kontinuita služby, sa namiesto oznamovacej povinnosti ⌦ stanovenej v ⌫ odseku 1 uplatňuje článok 4 ods. 4 smernice (EÚ) 2017/2110 a bod 1.3 prílohy XVII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES[14].

3. Ak spoločnosť chce prevádzkovať pravidelnú dopravu sezónne počas kratšieho obdobia, ktoré nepresiahne šesť mesiacov v roku, oznámi to príslušnému orgánu prístavného štátu alebo prístavných štátov najneskôr tri mesiace pred začiatkom takejto prevádzky.

4. V prípade osobných lodí ro-ro, ktoré spĺňajú špecifické požiadavky ⌦ na stabilitu ⌫ ⌦ stanovené ⌫ v prílohe I oddiele A a ktorých prevádzka v zmysle odsekov 1, 2 a 3 tohto článku sa vykonáva za podmienok nižšej charakteristickej výšky vlny, než je výška stanovená pre rovnakú oblasť pre celoročnú prevádzku, príslušný orgán môže na určenie výšky vody na palube, pri uplatňovaní špecifických požiadaviek na stabilitu uvedených v prílohe I oddiele A, použiť hodnotu charakteristickej výšky vlny použiteľnú na kratšie obdobie. Hodnota charakteristickej výšky vlny použiteľná na toto kratšie obdobie sa dohodne medzi členskými štátmi alebo v prípade, že je to uplatniteľné a možné, medzi členskými štátmi a tretími štátmi na oboch koncoch trasy.

5. Potom, čo príslušný orgán prístavného štátu alebo prístavných štátov povolí prevádzku v zmysle odsekov 1, 2 a 3 ⌦ tohto článku ⌫, osobná loď ro-ro, ktorá takú dopravu vykonáva, musí mať osvedčenie potvrdzujúce zhodu s ustanoveniami tejto smernice podľa článku 7 ods. 1

↓ 2019/1243 článok 1 a príloha oddiel IX bod 4 (prispôsobené)

Článok 9

Zmena príloh

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10, ktorými sa menia prílohy s cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni, a to najmä v Medzinárodnej

[14] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

námornej organizácii IMO, a zvýšiť účinnosť tejto smernice na základe skúseností a technického pokroku.

Článok 10

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 9 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 26. júla 2019. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 9 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

↓ 2003/25/ES (prispôsobené)

Článok 11

Sankcie

Členské štáty určia pravidlá o sankciách, ktoré sa budú uplatňovať v prípade porušenia vnútroštátnych právnych predpisov prijatých podľa tejto smernice a uskutočnia všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

↓ 2023/946 článok 1 bod 10

Článok 12

Preskúmanie

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a predloží výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade do 5. júna 2033. Informácie založené na oznámeniach uvedených v článku 6 ods. 2 sa sprístupnia v anonymizovanej forme.

↓

Článok 13

Zrušenie

Smernica 2003/25/ES zmenená smernicami uvedenými v časti A prílohy IV, sa zrušuje bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva a dní začatia uplatňovania smerníc, ktoré sú uvedené v časti B prílohy IV.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

↓ 2003/25/ES (prispôsobené)

Článok 14

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť ⌦ dvadsiatym ⌫ dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 15

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*