EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (kodificirano besedilo)

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. Komisija v okviru Evrope državljanov pripisuje velik pomen poenostavitvi in pojasnitvi prava Unije, da bi to postalo jasnejše in dostopnejše državljanom, s čimer bi slednji dobili nove priložnosti in možnost uveljavljanja posebnih pravic, ki jim jih to pravo podeljuje.

   Tega cilja ni mogoče doseči, dokler številni predpisi, ki so bili večkrat spremenjeni, pogosto zelo bistveno, ostajajo razpršeni, tako da jih je treba iskati delno v izvirnem aktu in delno v poznejših aktih, ki ga spreminjajo. Za ugotovitev obstoječih pravil je tako potrebno precejšnje raziskovalno delo s primerjavo številnih različnih aktov.

   Da bi bilo pravo Unije jasno in pregledno, je treba predpise, ki so bili pogosto spremenjeni, kodificirati.

2. Komisija je 1. aprila 1987 sprejela odločitev[1], s katero je svojemu osebju dala navodilo, naj bodo vsi akti kodificirani po ne več kot desetih spremembah, ob tem pa poudarila, da je to minimalna zahteva in da bi si morale službe prizadevati, da bi bila besedila, za katera so odgovorne, kodificirana v še krajših presledkih, da bi tako zagotovile jasnost in razumljivost svojih predpisov.

3. To je bilo potrjeno s sklepi predsedstva Evropskega sveta, sprejetimi v Edinburgu (decembra 1992)[2], s poudarkom na pomenu kodifikacije, saj omogoča gotovost o tem, katero pravo se uporablja za določeno zadevo ob določenem času.

   Kodifikacijo je treba izvesti ob polnem upoštevanju običajnega postopka sprejemanja aktov Unije.

   Glede na to, da vsebinske spremembe aktov, ki jih zadeva kodifikacija, niso dovoljene, so se Evropski parlament, Svet in Komisija z medinstitucionalnim sporazumom z dne 20. decembra 1994 sporazumeli, da se za hitro sprejemanje kodificiranih aktov lahko uporablja pospešeni postopek.

4. Namen tega predloga je začeti kodifikacijo Direktive 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij[3]. Nova direktiva bo nadomestila različne akte, ki bodo vanjo vključeni[4]; ta predlog v celoti ohranja vsebino aktov, ki se kodificirajo, ter jih torej zgolj združuje v en akt in uvaja tiste oblikovne prilagoditve, ki so potrebne za samo izvedbo kodifikacije.

5. Predlog za kodifikacijo je bil sestavljen na podlagi predhodnega prečiščenega besedila Direktive 2003/25/ES in aktov o njeni spremembi, ki ga je v vseh uradnih jezikih pripravil Urad za publikacije Evropske unije s pomočjo sistema za obdelavo podatkov. Kjer so bili členi preštevilčeni, je primerjava med starim in novim številčenjem prikazana v tabeli, navedeni v Prilogi V h kodificirani direktivi.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Glej Prilogo 3 k delu A Sklepov.
3 Vključena v zakonodajni program za 2026.
4 Glej del A Priloge IV k temu predlogu.

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

2026/0215 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (kodificirano besedilo)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ⌦ delovanju Evropske unije ⌫ in zlasti člena ⌦ 100(2) ⌫ Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[5],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[6],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓

(1) Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta[7] je bila večkrat bistveno spremenjena[8]. Zaradi jasnosti in racionalnosti bi bilo treba navedeno direktivo kodificirati.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 1 (prilagojeno)

(2) V okviru skupne prometne politike je treba sprejeti ukrepe za ⌦ zagotovitev potrebne ravni ⌫ varnosti pri pomorskem prevozu potnikov.

[5] UL C […], […], str. […].

[6] UL C […], […], str. […].

[7] Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij (UL L 123, 17.5.2003, str. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

[8] Glej del A Priloge IV.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 2 (prilagojeno)

(3) ⌦ Unija ⌫ želi z vsemi ustreznimi sredstvi preprečiti prometne nezgode, ki vključujejo RO-RO potniške ladje in ki imajo za posledico izgubo življenj.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 4 (prilagojeno)

(4) Osebe, ki uporabljajo RO-RO potniške ladje, in posadka, zaposlena na krovu takih plovil v vsej ⌦ Uniji ⌫, ⌦ bi morale ⌫ imeti pravico zahtevati enako ⌦ visoko ⌫ raven varnosti, ne glede na območje, v katerem ladje obratujejo.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 5 (prilagojeno)

(5) Glede na velikost notranjega trga pomorskih prevozov potnikov je ukrep na ravni ⌦ Unije ⌫ najučinkovitejši način za ⌦ zagotovitev ⌫ skupne minimalne ravni varnosti za ladje v vsej ⌦ Uniji ⌫.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 6 (prilagojeno)

(6) Ukrep na ravni ⌦ Unije ⌫ je najboljši način zagotavljanja usklajene uveljavitve načel, dogovorjenih v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO), s čimer se prepreči izkrivljanje konkurence med upravljavci RO-RO potniških ladij, ki obratujejo v ⌦ Uniji ⌫.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 3

(7) Možnost za nadaljnje obratovanje RO-RO potniških ladij v primeru škode, nastale po trčenju, kakor je opredeljena na podlagi standarda o stabilnosti v poškodovanem stanju, je ključni dejavnik za varnost potnikov in posadke ter je posebno pomembna za postopke iskanja in reševanja; najnevarnejši problem za stabilnost RO-RO potniške ladje z zaprtim krovom za prevoz RO-RO tovora po nastali škodi zaradi trčenja je problem, ki ga predstavlja zbiranje velikih količin vode na navedenem krovu.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 7 (prilagojeno)

(8) Splošne zahteve glede stabilnosti RO-RO potniških ladij v poškodovanem stanju so bile izdelane na mednarodni ravni leta 1990 na Konferenci ⌦ vlad pogodbenic Mednarodne konvencije ⌫ o varstvu človeškega življenja na morju ⌦, 1974 ⌫(⌦ Konvencija ⌫ SOLAS), in vključene v pravilo II-1/B/8 Konvencije SOLAS (standard SOLAS 90). ⌦ Navedene ⌫ zahteve veljajo v vsej ⌦ Uniji ⌫ zaradi neposredne uporabe Konvencije SOLAS na mednarodnih potovanjih ter

uporabe Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta[9] na domačih potovanjih.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 8 (prilagojeno)

(9) ⌦ Zahteve glede stabilnosti v poškodovanem stanju, navedene v standardu ⌫ SOLAS 90, implicitno vključujejo učinek prodora vode na krov RO-RO ladje, in sicer v razmerah na morju z opredeljeno višino valov 1,5 m.

↓ 2023/946 uv. izjava 3 (prilagojeno)

(10) Resolucija št. 14 ⌦ , naslovljena »Regionalni sporazumi o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij«, ki jo je 29. novembra 1995 sprejela Konferenca vlad pogodbenic Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju, 1974, ⌫ članicam IMO omogoča sklepanje regionalnih sporazumov, če menijo, da prevladujoče razmere na morju in druge lokalne razmere zahtevajo posebne zahteve glede stabilnosti na določenem območju.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 10

(11) Osem severno evropskih držav, vključno s sedmimi državami članicami, se je v Stockholmu 28. februarja 1996 dogovorilo, da uvedejo višji standard stabilnosti za RO-RO potniške ladje v poškodovanem stanju, ki bi upošteval učinek zbiranja vode na krovu RO-RO ladje in ladjam omogočil, da nadalje obratujejo v težjih razmerah, kakor jih predvideva standard SOLAS 90, in sicer do opredeljene višine valov 4 m.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 11 (prilagojeno)

(12) ⌦ Navedeni ⌫ sporazum, znan kot Stockholmski sporazum, neposredno povezuje poseben standard o stabilnosti z morskim območjem, na katerem plovilo obratuje, in zlasti z opredeljeno višino valov, zabeleženo na območju obratovanja. Opredeljena višina valov območja, na katerem ladja obratuje, določa višino vode na krovu za vozila, ki bi se pojavila v primeru naključne škode.

↓ 2023/946 uv. izjava 1 (prilagojeno)

(13) V Direktivi 2003/25/ES ⌦ je bila določena ⌫ enotna raven posebnih zahtev glede stabilnosti RO-RO potniških ladij, ki bodo izboljšale možnosti za nadaljnje obratovanje te vrste plovil v primeru škode, nastale zaradi trčenja, in zagotovile visoko raven varnosti potnikov in posadke skupaj z zahtevami, ⌦ določenimi ⌫ v v Konvenciji SOLAS, ki velja na dan sprejetja navedene direktive.

---

[9] Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2003/25/ES uv. izjava 20 (prilagojeno)

(14) ⌦ Nekatere ⌫ posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene v ⌫ tej direktivi, ⌦ bi morale ⌫ temeljiti na postopku, kakor je naveden v prilogah k Stockholmskem sporazumu, ki izračunava višino vode na krovu RO-RO ladje v primeru škode na podlagi dveh osnovnih parametrov: rezervnega nadvodja ladje in opredeljene višine valov na morskem območju, na katerem ladja obratuje.

↓ 2023/946 uv. izjava 2

(15) IMO je 15. junija 2017 sprejela Resolucijo MSC.421(98) o spremembi Konvencije SOLAS in o revidiranih zahtevah glede stabilnosti za potniške ladje v poškodovanem stanju. Te zahteve se uporabljajo tudi za RO-RO potniške ladje.

↓ 2023/946 uv. izjava 5 (prilagojeno)

(16) Zahteve, ki so določene v Direktivi 2009/45/ES , s ⌦ se ⌫ uporabljajo za RO-RO potniške ladje. ⌦ Z uporabo ⌫ zahtev ⌦ glede stabilnosti ⌫ iz Konvencije SOLAS, kakor je bila spremenjenja z Resolucijo MSC.421(98) (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS 2020), ⌦ bi se moralo občutno ⌫ zmanjšati tveganje za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1 350 oseb na krovu.

↓ 2023/946 uv. izjava 7

(17) Za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, bi morala biti neobvezna uporaba zahtev iz Konvencije SOLAS 2020 pogojena s stopnjo indeksa R, ki je višja od stopnje, opredeljene v Konvenciji SOLAS 2020, da bi tako dosegli ustrezno raven varnosti.

↓ 2023/946 uv. izjava 6 (prilagojeno)

(18) ⌦ Višjo stopnjo indeksa R ⌫, določeno v tej direktivi za RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, bi bilo pri nekaterih ladijskih zasnovah težko izvajati. Zato bi morale družbe, ki imajo v lasti ali upravljajo te ladje za linijski prevoz v Uniji, imeti možnost, da uporabijo zahteve glede varnosti, ki so se uporabljale pred začetkom veljavnosti Direktive ⌦ (EU) 2023/946 Evropskega parlamenta in Sveta[10] ⌫.

(19) ⌦ Komisija bi morala deset let po začetku veljavnosti Direktive (EU) 2023/946 oceniti uporabo navedene možnosti za ladje, ki lahko prevažajo največ 1 350 oseb na krovu, da bi odločila o potrebi revizije te direktive. ⌫ Države članice bi morale o

[10] Direktiva (EU) 2023/946 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/25/ES glede vključitve izboljšanih zahtev glede stabilnosti in uskladitve te direktive z zahtevami glede stabilnosti, ki jih je opredelila Mednarodna pomorska organizacija (UL L 128, 15.5.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

uporabi te možnosti Komisijo uradno obvestiti skupaj s podatki, povezanimi z zadevnimi ladjami.

↓ 2023/946 uv. izjava 8

(20) Za zagotovitev potrebne ravni varnosti bi se morale posebne zahteve glede stabilnosti v poškodovanem stanju uporabljati tudi za obstoječe RO-RO potniške ladje, ki niso bile nikoli certificirane v skladu z Direktivo 2003/25/ES in se bodo začele uporabljati za linijski prevoz v Uniji.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 17 (prilagojeno)

(21) Zaradi izboljšanja varnosti in preprečitve izkrivljanja konkurence ⌦ bi morali ⌫ skupni varnostni standardi glede stabilnosti veljati za vse RO-RO potniške ladje, ki opravljajo linijske prevoze v pristanišča držav članic ali iz njih na mednarodnih potovanjih, ne glede na zastavo, pod katero plujejo.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 18 (prilagojeno)

(22) Varnost ladij je v prvi vrsti pristojnost držav zastave, ⌦ zato bi morala ⌫ vsaka država članica zagotoviti skladnost z varnostnimi zahtevami, veljavnimi za RO-RO potniške ladje, ki plujejo pod zastavo navedene države članice.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 19 (prilagojeno)

(23) Države članice ⌦ bi bilo treba ⌫ obravnavati tudi ⌦ v njihovi vlogi ⌫ držav ⌦ pristanišča ⌫ . Pristojnosti, ki jih izvršujejo v tej ⌦ vlogi ⌫ , temeljijo na posebnih pristojnostih države pristanišča, ki so popolnoma v skladu s Konvencijo Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu iz leta 1982 .

↓ 2003/25/ES uv. izjava 21 (prilagojeno)

(24) Države članice ⌦ bi morale ⌫ določiti in objaviti opredeljeno višino valov na morskih območjih, ki jih RO-RO potniške ladje prečkajo pri opravljanju linijskega prevoza v njihova pristanišča ali iz njih. Za mednarodne morske plovne poti ⌦ bi bilo ⌫ treba s sporazumom med državama na obeh skrajnih točkah poti določiti opredeljeno višino valov, kolikor je to izvedljivo in mogoče.

↓ 2023/946 uv. izjava 9

(25) Države pristanišča bi morale v največji možni meri sodelovati pri pripravi seznama morskih območij iz te direktive, pri čemer se upoštevajo suverenost držav nad morskimi območji v njihovi jurisdikciji in splošna načela pomorskega prava.

↓ 2023/946 uv. izjava 10

(26) Evropska agencija za pomorsko varnost pomaga Komisiji pri učinkovitem izvajanju Direktive 2003/25/ES in bi si morala prizadevati za nadaljevanje te pomoči v skladu z Uredbo (EU) 2025/2434 Evropskega parlamenta in Sveta[11].

↓ 2023/946 uv. izjava 11 (prilagojeno)

(27) Da bi Komisija lahko ocenila izvajanje te direktive ter o tem poročala Evropskemu parlamentu in Svetu, bi morale države članice zagotoviti podatke o vsaki novi RO-RO potniški ladji, ki lahko prevaža največ 1 350 oseb na krovu v linijskem prevozu v skladu z zahtevami glede stabilnosti ⌦, določenimi ⌫ v tej direktivi. ⌦ Navedene ⌫ podatke bi bilo treba zagotoviti v skladu s strukturo, navedeno v Prilogi III. Podatki bi morali biti na voljo za vse nove RO-RO potniške ladje, saj morajo te izpolnjevati verjetnostne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v Konvenciji SOLAS 2020.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 22 (prilagojeno)

(28) Vsaka RO-RO potniška ladja, vključena v potovanja s področja uporabe te direktive, ⌦ bi morala imeti ⌫ spričevalo o skladnosti, ki ⌦ ga ⌫ izda uprava države zastave in ⌦ bi ga morale ⌫ sprejeti vse druge države članice.

↓ 2019/1243 člen 1 in Priloga, točka IX(4) (prilagojeno)

(29) Za prilagoditev ⌦ te ⌫ direktive tehničnemu napredku, razvoju na mednarodni ravni ter izkušnjam z njenim izvajanjem bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 ⌦ Pogodbe o delovanju Evropske unije ⌫ sprejme akte za spremembo prilog k ⌦ tej ⌫ direktivi. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje[12]. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

↓ 2003/25/ES uv. izjava 28 (prilagojeno)

(30) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči ⌦ ciljev ⌫ ⌦ te direktive ⌫ , namreč zavarovati človeškega življenja na morju z izboljšanjem možnosti za nadaljnje

[11] Uredba (EU) 2025/2434 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. novembra 2025 o Evropski agenciji za pomorsko varnost in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1406/2002 (UL L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

[12] UL L 123, 12.5.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

obratovanje RO-RO potniških ladij v primeru škode, ⌦ temveč ⌫ je ⌦ te cilje ⌫ zaradi obsega in učinkov ukrepa mogoče ⌦ lažje ⌫ doseči na ravni ⌦ Unije ⌫ , lahko ⌦ Unija ⌫ sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe ⌦ o Evropski uniji ⌫ . V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega ⌦ tistega, kar je potrebno ⌫ za doseganje ⌦ navedenih ciljev ⌫ .

↓ 2023/946 uv. izjava 13 (prilagojeno)

(31) Da neobalnim državam članicam, ki nimajo morskih pristanišč niti RO-RO potniških ladij, ki plujejo pod njihovo zastavo in spadajo na področje uporabe ⌦ te Õ direktive , ne bi naložili nesorazmernega upravnega bremena, bi tem državam članicam moralo biti dovoljeno, da odstopajo od določb ⌦ te ⌫ direktive . To pomeni, da jim Direktive ⌦ 2003/25/ES ⌫, dokler izpolnjujejo te pogoje, ni treba prenesti.

↓

(32) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so navedeni v delu B Priloge IV –

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Namen

Namen te direktive je določiti enotno raven posebnih zahtev glede stabilnosti RO-RO potniških ladij, ki bodo izboljšale možnosti za nadaljnje obratovanje te vrste plovil v primeru škode, nastale zaradi trčenja, ter zagotovi ⌦ zagotovile ⌫ visoko raven varnosti potnikov in posadke.

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(b) (prilagojeno)

1. „Konvencija SOLAS“ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju ⌦ , 1974 ⌫ in njene veljavne spremembe;

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(c) (prilagojeno)

2. „Konvencija SOLAS 90“ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju ⌦, 1974 ⌫, kakor je bila spremenjena z Resolucijo MSC.117(74);

3. „Konvencija SOLAS 2009“ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju ⌦, 1974 ⌫, kakor je bila spremenjena z Resolucijo MSC.216(82);

4. „Konvencija SOLAS 2020“ pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju ⌦, 1974 ⌫, kakor je bila spremenjena z Resolucijo MSC.421(98);

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

5. „Stockholmski sporazum“ pomeni sporazum, sklenjen v Stockholmu 28. februarja 1996 na podlagi Resolucije 14, naslovljene „Regionalni sporazumi o posebnih zahtevah glede stabilnosti RO-RO potniških ladij“ ⌦, ki jo je ⌫ 29. novembra 1995 ⌦ sprejela Konferenca vlad pogodbenic Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (Resolucija 14 Konference SOLAS iz leta 1995) ⌫;

6. „RO-RO potniška ladja“ pomeni ladjo, ki prevaža več kakor 12 potnikov, ima prostore za RO-RO tovor ali prostore posebne vrste, kakor je opredeljeno v pravilu II-2/3 Konvencije SOLAS;

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(a) (prilagojeno)

7. „obstoječa RO-RO potniška ladja“ pomeni RO-RO potniško ladjo, katere gredelj je ⌦ bil ⌫ položen ali je ⌦ bil ⌫ v podobni fazi gradnje pred 5. decembrom 2024, pri čemer podobna faza gradnje pomeni fazo, v kateri :

   (a) ⌦ se ⌫ začne gradnja, prepoznavna za določeno ladjo, in

   (b) ⌦ se je ⌫ začela montaža te ladje, pri kateri se uporabi najmanj 50 ton ali 1 % ocenjene mase gradbenega materiala, pri čemer se upošteva manjša vrednost;

8. „nova RO-RO potniška ladja“ pomeni RO-RO potniško ladjo, ki ni obstoječa RO-RO potniška ladja;

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

9. „potnik“ pomeni vsako osebo, razen poveljnika ladje in članov posadke ali drugih oseb, zaposlenih ali vključenih v kakršno koli vlogo na ladji za njene potrebe, in ⌦ razen ⌫ otrok ⌦, mlajših od ⌫ enega leta;

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(d)

10. „linijski prevoz“ pomeni zaporedje voženj RO-RO potniške ladje za prevoz med dvema istima ali več istimi pristanišči ali zaporedje potovanj iz istega pristanišča in vanj brez vmesnih postankov:

(a) v skladu z objavljenim voznim redom ali

(b) tako redno ali pogosto, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;

↓ 2003/25/ES

11. „uprava države zastave“ pomeni pristojne organe države, pod katere zastavo je RO-RO potniška ladja upravičena pluti;

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(e)

12. „država pristanišča“ pomeni državo članico, v katere pristanišča ali iz njih opravlja RO-RO potniška ladja linijski prevoz;

↓ 2003/25/ES

13. „mednarodno potovanje“ pomeni potovanje po morju iz pristanišča države članice v pristanišče zunaj navedene države članice ali obratno;

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(f) (prilagojeno)

14. „posebne zahteve glede stabilnosti“ pomeni zahteve glede stabilnosti iz člena 6 ⌦ te direktive ⌫;

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

15. „opredeljena višina valov“ (H_S) je ⌦ pomeni ⌫ povprečno višino zgornje tretjine višine valov, opazovane v danem obdobju;

16. „rezervno nadvodje“ (fr) Ö pomeni Õ najmanjšo razdaljo med poškodovanim krovom za prevoz RO-RO tovora in končno vodno črto na kraju škode, brez upoštevanja dodatnega učinka morske vode, zbrane na poškodovanem krovu za prevoz RO-RO tovora;

↓ 2023/946 člen 1, točka 1(g) (prilagojeno)

17. „družba“ pomeni lastnika RO-RO potniške ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, ⌦ kot ⌫ je upravljavec ali zakupnik ladje, ki je od lastnika prevzela odgovornost za upravljanje potniške ladje.

↓ 2003/25/ES

Člen 3

Področje uporabe

1. Ta direktiva velja za vse RO-RO potniške ladje, ki opravljajo linijski prevoz v pristanišče države članice ali iz njega, ne glede na njihovo zastavo, ko opravljajo mednarodna potovanja.

↓ 2023/946 člen 1, točka 2 (prilagojeno)

2. Vsaka država članica, ki je v vlogi države pristanišča, zagotovi, da RO-RO potniške ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki ni država članica, v celoti izpolnjujejo zahteve te direktive pred morebitnim začetkom opravljanja linijskega prevoza iz pristanišč te države članice ali ⌦ vanje ⌫ v skladu z Direktivo (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta[13].

↓ 2023/946 člen 1, točka 3 (prilagojeno)

3. Države članice, ki nimajo morskih pristanišč in ki nimajo RO-RO potniških ladij, ki plujejo pod njihovo zastavo in spadajo na področje uporabe te direktive, lahko odstopajo od določb te direktive, razen od obveznosti iz drugega pododstavka.

Te države članice, ki nameravajo uveljaviti tako odstopanje, Komisiji do 5. decembra 2024 sporočijo, ali so izpolnjeni ustrezni pogoji, in Komisijo obvestijo o vsaki naknadni spremembi. Te države članice RO-RO potniškim ladjam, ki spadajo na področje uporabe te direktive, ne smejo dovoliti plovbe pod njihovo zastavo, dokler ne prenesejo Direktive ⌦ 2003/25/ES ⌫ in je ne začnejo izvajati.

↓ 2023/946 člen 1, točka 4 (prilagojeno)

Člen 4

Opredeljena višina valov

Opredeljena višina valov se uporabi za določanje višine vode na krovu za vozila, kadar se uporabljajo posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku A Priloge I. V rednosti opredeljene višine valov so tiste vrednosti, za katere ni verjetno, da bodo presežene za več kot 10 % na leto.

[13] Direktiva (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro potniškimi ladjami in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/35/ES (UL L 315, 30.11.2017, str. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2003/25/ES

Člen 5

Morska območja

↓ 2023/946 člen 1, točka 5(a)

1. Države pristanišča pripravijo in posodabljajo seznam morskih območij, ki jih prečkajo RO-RO potniške ladje, ki opravljajo linijski prevoz v njihova pristanišča ali iz njih, pa tudi ustrezne vrednosti opredeljene višine valov na teh območjih.

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

2. Morska območja in veljavne vrednosti opredeljene višine valov na teh območjih ⌦, navedenih v odstavku 1, ⌫ se določijo s sporazumom med državami članicami ali, kolikor je to primerno in mogoče, med državami članicami in tretjimi državami na obeh skrajnih točkah poti. Če ladijska proga prečka več kakor eno morsko območje, ⌦ mora ⌫ ladja izpolnjevati posebne zahteve glede stabilnosti, ki ustrezajo najvišji vrednosti opredeljene višine valov, ugotovljene za ta območja.

↓ 2023/946 člen 1, točka 5(b) (prilagojeno)

3. Seznam ⌦ iz dostavka 1 ⌫ se objavi v javni zbirki podatkov, ki je na voljo na spletni strani pristojnih pomorskih oblasti. Lokacija takih podatkov ter vse ⌦ posodobitve ⌫ seznama in razlogi zanje se uradno sporočijo Komisiji.

↓ 2023/946 člen 1, točka 6 (prilagojeno)

Člen 6

Posebne zahteve glede stabilnosti

1. Brez poseganja v uporabo Direktive 2009/45/ES nove RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1350 oseb na krovu, izpolnjujejo posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v poglavju II-1, del B, Konvencije SOLAS 2020.

2. Nove RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1350 oseb na krovu, po izbiri družbe izpolnjujejo:

(a) posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku A Priloge I k tej direktivi, ali

(b) posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku B Priloge I k tej direktivi.

Uprava države zastave za vsako tako ladjo v dveh mesecih od datuma izdaje spričevala iz člena 7 uradno obvesti Komisijo o izbiri možnosti iz prvega pododstavka in temu uradnemu obvestilu priloži podrobnosti iz Priloge III.

3. Pri uporabi zahtev, ⌦ določenih ⌫ v oddelku A Priloge I, države članice uporabijo smernice, navedene v Prilogi II, kolikor je to izvedljivo in združljivo z zasnovo zadevne ladje.

4. Obstoječe RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo več kot 1350 oseb na krovu, ki jih ladijska družba ⌦ uporabi za ⌫ linijski prevoz v pristanišče države članice ali iz njega po 5. decembru 2024 in ki niso bile nikoli certificirane v skladu s to direktivo, po izbiri družbe izpolnjujejo:

(a) posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v poglavju II-1, del B, Konvencije SOLAS 2020, ali

(b) posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku A Priloge I k tej direktivi poleg zahtev, navedenih v poglavju II-1, del B, Konvencije SOLAS 2009.

Uporabljene zahteve glede stabilnosti se zabeležijo v ladijskem spričevalu ⌦ iz ⌫ člena 7.

5. Obstoječe RO-RO potniške ladje, ki lahko prevažajo največ 1350 oseb na krovu, ki jih ladijska družba ⌦ uporabi za ⌫ linijski prevoz v pristanišče države članice ali iz njega po 5. decembru 2024 in ki niso bile nikoli certificirane v skladu s to direktivo, po izbiri družbe izpolnjujejo:

(a) posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku A Priloge I k tej direktivi, ali

(b) posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku B Priloge I k tej direktivi.

Uporabljene zahteve glede stabilnosti se zabeležijo v ladijskem spričevalu iz člena 7.

6. Obstoječe RO-RO potniške ladje, ki so izvajale linijske prevoze v pristanišče države članice ali iz njega do 5. decembra 2024, morajo še naprej izpolnjevati posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v Prilogi I v različici, ki je veljala pred začetkom veljavnosti Direktive (EU) 2023/946.

↓ 2023/946 člen 1, točka 8 (prilagojeno)

Člen 7

Spričevala

1. Vse nove in obstoječe RO-RO potniške ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, imajo spričevalo, ki potrjuje izpolnjevanje posebnih zahtev glede stabilnosti iz člena 6.

Spričevala izda uprava države zastave in se lahko kombinirajo z drugimi z njimi povezanimi spričevali. Za RO-RO potniške ladje, ki izpolnjujejo posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku A Priloge I, je v spričevalu navedena opredeljena višina valov, do katere lahko ladja izpolni posebne zahteve glede stabilnosti.

Spričevalo velja toliko časa, dokler RO-RO potniška ladja obratuje na območju z enako ali manjšo vrednostjo opredeljene višine valov.

2. Vsaka država članica, ki je v vlogi države pristanišča, prizna spričevala, ki jih izda druga država članica v skladu s to direktivo.

3. Vsaka država članica, ki je v vlogi države pristanišča, sprejme spričevala, ki jih je izdala tretja država in ki potrjujejo, da RO-RO potniška ladja izpolnjuje posebne zahteve glede stabilnosti, določene v tej direktivi.

↓ 2023/946 člen 1, točka 9 (prilagojeno)

Člen 8

Sezonsko obratovanje in drugo obratovanje v krajšem časovnem obdobju

1. Če želi družba, ki opravlja linijski prevoz skozi vse leto, ⌦ uporabiti ⌫ dodatne RO-RO potniške ladje, ki bi ta prevoz opravljale ⌦ v ⌫ krajšem časovnem obdobju, uradno obvesti pristojni organ države pristanišča ali držav pristanišča najpozneje en mesec pred začetkom opravljanja tega prevoza.

2. Kadar pa je zaradi nepredvidenih okoliščin potrebna hitra zamenjava RO-RO potniške ladje, da se zagotovi nadaljnje opravljanje prevozov, se namesto zahteve po uradnem obvestilu iz odstavka 1 uporabita člen 4(4) Direktive (EU) 2017/2110 in točka 1.3 Priloge XVII k Direktivi 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta[14].

3. Če želi družba opravljati linijski prevoz sezonsko ⌦ v ⌫ krajšem obdobju, ki ne presega šest mesecev na leto, uradno obvesti pristojni organ države pristanišča ali držav pristanišča najpozneje v treh mesecih pred začetkom opravljanja tega prevoza.

4. Kadar RO-RO potniške ladje, ki izpolnjujejo posebne zahteve ⌦ glede stabilnosti, določene v ⌫ oddelku A Priloge I, opravljajo prevoze v smislu odstavkov 1, 2 in 3 tega člena v razmerah z nižje opredeljeno višino valov, kakor je tista, določena na istem morskem območju za celoletno obratovanje, lahko pristojni organ pri določanju višine vode na krovu uporabi vrednost opredeljene višine valov, ki velja za krajše obdobje, ko se uporabljajo posebne zahteve glede stabilnosti, ⌦ določene ⌫ v oddelku A Priloge I. ⌦ O ⌫ vrednosti opredeljene višine valov, ki velja za to krajše časovno obdobje, se dogovorijo države članice ali, kolikor je to primerno in mogoče, države članice in tretje države na obeh skrajnih točkah poti.

5. Potem ko pristojni organ države pristanišča ali držav pristanišča dovoli ⌦ prevoze ⌫ v smislu odstavkov 1, 2 in 3 ⌦ tega člena ⌫, ⌦ mora ⌫ RO-RO potniška ladja, ki opravlja take prevoze, imeti spričevalo, ki potrjuje izpolnitev določb te direktive, kakor je določeno v členu 7(1).

↓ 2019/1243 člen 1 in Priloga, točka IX(4) (prilagojeno)

Člen 9

Spremembe prilog

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 10 za spremembo prilog zaradi upoštevanja razvoja na mednarodni ravni, zlasti v ⌦ Mednarodni pomorski organizaciji ⌫ (IMO), ter zaradi izboljšanja učinkovitosti te direktive na podlagi pridobljenih izkušenj in tehničnega napredka.

[14] Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

Člen 10

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 26. julija 2019. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 9 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 9, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

Člen 11

Sankcije

Države članice določijo ⌦ pravila ⌫ o sankcijah za kršitev nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Predvidene sankcije so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

↓ 2023/946 člen 1, točka 10

Člen 12

Pregled

Komisija oceni izvajanje te direktive ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži rezultate ocene do 5. junija 2033. Informacije, ki temeljijo na uradnih obvestilih iz člena 6(2), so na voljo v anonimizirani obliki.

↓

Člen 13

Razveljavitev

Direktiva 2003/25/ES, kakor je bila spremenjena z akti iz dela A Priloge IV, se razveljavi brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so določeni v delu B Priloge IV.

Sklicevanje na razveljavljeno direktivo se šteje za sklicevanje na to direktivo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge V.

↓ 2003/25/ES (prilagojeno)

Člen 14

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati na ⌦ dvajseti ⌫ dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 15

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednik/predsednica	*predsednik/predsednica*