EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 23.7.2026.
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem (kodifikācija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. “Tautu Eiropas” kontekstā Komisija piešķir lielu nozīmi Savienības tiesību vienkāršošanai un skaidrošanai, lai tās padarītu skaidrākas un pieejamākas pilsoņiem, tādējādi sniedzot viņiem jaunas iespējas un izdevību izmantot viņiem piešķirtās īpašās tiesības.

   Šo mērķi nevar sasniegt, kamēr daudzie noteikumi, kas tikuši grozīti vairākas reizes, bieži diezgan būtiski, paliek izkaisīti tādā veidā, ka tie jāmeklē daļēji oriģinālajā dokumentā un daļēji vēlākajos grozošajos dokumentos. Tādējādi, lai identificētu šībrīža noteikumus, ir vajadzīgs liels pētīšanas darbs salīdzināt daudz dažādu dokumentu.

   Šā iemesla dēļ to noteikumu kodifikācija, kas bieži tikuši grozīti, ir arī svarīga, lai tiesību akti būtu skaidri un pārskatāmi.

2. Komisija 1987. gada 1. aprīlī nolēma[1] sniegt rīkojumu saviem darbiniekiem, ka visiem tiesību aktiem jātiek kodificētiem ne vēlāk kā pēc desmit grozījumiem, uzsverot, ka šī ir minimālā prasība un ka struktūrām tekstus, par kuriem tās ir atbildīgas, būtu jācenšas kodificēt pat īsākos laikposmos, lai nodrošinātu, ka to noteikumi ir skaidri un viegli saprotami.

3. Edinburgas Eiropadomes (1992. g. decembris) prezidentūras secinājumi to apstiprināja[2], uzsverot kodifikācijas nozīmi, jo tā nodrošina noteiktību attiecībā uz to, kādas tiesības attiecīgam jautājumam piemērojamas attiecīgajā laikā.

   Kodifikācija ir jāveic, pilnībā ievērojot normālo procedūru Savienības tiesību aktu pieņemšanai.

   Ņemot vērā to, ka nekādas izmaiņas pēc būtības nevar tikt veiktas dokumentos, kurus skar kodifikācija, Eiropas Parlaments, Padome un Komisija 1994. gada 20. decembra Iestāžu nolīgumā nolēma, ka kodifikācijas dokumentu paātrinātai pieņemšanai var izmantot paātrinātu procedūru.

4. Šī priekšlikuma mērķis ir uzņemties Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/25/EK (2003. gada 14. aprīlis) par īpašām stabilitātes prasībām ro–ro pasažieru kuģiem[3] kodifikāciju. Jaunā direktīva pārņems dažādos tajā ietvertos tiesību aktus[4]; šis priekšlikums pilnībā saglabā kodificēto tiesību aktu saturu un līdz ar to tikai apkopo tos ar tādiem formāliem pielāgojumiem, ko prasa pati kodifikācijas veikšana.

5. Kodifikācijas priekšlikums tika izstrādāts, pamatojoties uz iepriekšēju Direktīvas 2003/25/EK un tās grozošo tiesību aktu konsolidāciju visās oficiālajās valodās, ko veica Eiropas Savienības Publikāciju birojs ar datu apstrādes sistēmas palīdzību. Ja pantiem ir piešķirti jauni numuri, atbilstība starp vecajiem un jaunajiem numuriem ir norādīta tabulā kodificētās direktīvas V pielikumā.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Skat. Secinājumu A daļas 3. pielikumu.
3 Iekļauts likumdošanas programmā 2026. gadam.
4 Skat. šī priekšlikuma IV pielikuma A daļu.

↓ 2003/25/EK (pielāgots)

2026/0215 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem (kodifikācija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā ⌦ Līgumu par Eiropas Savienības darbību un ⌫ jo īpaši tā ⌦ 100 ⌫ . panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[5],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[6],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

↓

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/25/EK[7] ir vairākas reizes būtiski grozīta[8]. Skaidrības labad un praktisku apsvērumu dēļ minētā direktīva būtu jākodificē.

↓ 2003/25/EK 1. apsvērums (pielāgots)

(2) Atbilstīgi kopējai transporta politikai ir jāveic pasākumi, lai ⌦ nodrošinātu atbilstoša līmeņa ⌫ jūras pasažieru pārvadājumu drošību.

5 OV C , , lpp.

6 OV C , , lpp.

7 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/25/EK (2003. gada 14. aprīlis) par īpašām stabilitātes prasībām ro–ro pasažieru kuģiem (OV L 123, 17.5.2003, 22. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Skat. šī priekšlikuma IV pielikuma A daļu.

↓ 2003/25/EK 2. apsvērums (pielāgots)

(3) ⌦ Savienība ⌫ visiem iespējamajiem līdzekļiem vēlas novērst kuģu satiksmes negadījumus, kuros iesaistīti ro-ro pasažieru kuģi un iet bojā cilvēki.

↓ 2003/25/EK 4. apsvērums (pielāgots)

(4) Personām, kas pārvietojas ar ro-ro pasažieru kuģiem, un šādu kuģu apkalpei visā ⌦ Savienībā ⌫ vajadzētu būt tiesībām uz vienādi augstu drošības līmeni neatkarīgi no zonas, kurā kuģi veic pārvadājumus.

↓ 2003/25/EK 5. apsvērums (pielāgots)

(5) Ņemot vērā jūras pasažieru pārvadājumu nozīmi iekšējā tirgū, ⌦ Savienības ⌫ līmeņa rīcība ir visefektīvākais risinājums, kā ⌦ Savienībā ⌫ ⌦ nodrošināt ⌫ vienotu minimālo kuģu drošības līmeni.

↓ 2003/25/EK 6. apsvērums (pielāgots)

(6) Rīcība ⌦ Savienības ⌫ līmenī ir labākais veids, lai nodrošinātu dažu Starptautiskajā jūrniecības organizācijā (SJO) pieņemtu principu saskaņotu īstenošanu, tādējādi novēršot konkurences traucējumus dažādu ⌦ Savienība ⌫ ro-ro pasažieru kuģu operatoru starpā.

↓ 2003/25/EK 3. apsvērums

(7) Ro-ro pasažieru kuģu ilgizturība pēc bojājumu gūšanas sadursmē, ko nosaka atbilstīgi to avārijas izturības standartam, ir ļoti būtisks faktors pasažieru un kuģa apkalpes drošībā un jo īpaši svarīgs faktors, veicot meklēšanas un glābšanas darbus; vislielākā problēma attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģu ar ro-ro klāju stabilitāti pēc bojājumu gūšanas sadursmē ir ievērojama ūdens daudzuma uzkrāšanās uz minētā klāja.

↓ 2003/25/EK 7. apsvērums (pielāgots)

(8) Vispārējās stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem, kas guvuši bojājumus, starptautiskā līmenī noteica ⌦ 1974. gada ⌫ Starptautiskās ⌦ Konvencijas ⌫ par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS⌦ konvencija ⌫) ⌦ Līgumslēdzēju valdību 1990. gada konferencē ⌫ un iekļāva SOLAS konvencijas II-1./B/8. noteikumā (SOLAS 90 standarts). Tā kā SOLAS konvencija ir tieši piemērojama

starptautiskiem pārvadājumiem un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK[9] ir piemērojama vietējiem pārvadājumiem, šīs prasības ir piemērojamas visā ⌦ Savienībā ⌫ .

↓ 2003/25/EK 8. apsvērums (pielāgots)

(9) SOLAS 90 ⌦ aptvertās ⌫ avārijas izturības standarta ⌦ prasības ⌫ netieši ietver iespaidu, ko rada ūdens ieplūšana uz ro-ro klāja, kuģim braucot pa jūru ar 1,5 m nozīmīgo viļņu augstumu.

↓ 2023/946 3. apsvērums (pielāgots)

(10) Saskaņā ar Rezolūciju Nr. 14 "Reģionālie nolīgumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro tipa pasažieru kuģiem", kas pieņemta 1995. gada 29. novembrī 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras Līgumslēdzēju valdību konferencē, SJO locekļi drīkst slēgt reģionālus nolīgumus, ja tie uzskata, ka dominējošo jūras apstākļu un citu vietēju apstākļu dēļ attiecīgajā jūras rajonā ir jānosaka īpašas stabilitātes prasības.

↓ 2003/25/EK 10. apsvērums (pielāgots)

(11) Astoņas ⌦ Ziemeļeiropas ⌫ valstis, tostarp septiņas dalībvalstis, 1996. gada 28. februārī Stokholmā nolēma ieviest augstāku stabilitātes standartu ro-ro pasažieru kuģiem, kas guvuši bojājumus, lai ņemtu vērā iespaidu, ko rada ūdens sakrāšanās uz ro-ro klāja, un lai kuģi spētu izturēt bīstamākus jūras apstākļus nekā paredzēts SOLAS 90 standartā, t.i., līdz pat 4 m nozīmīgo viļņu augstumu.

↓ 2003/25/EK 11. apsvērums

(12) Saskaņā ar minēto līgumu, kas pazīstams kā Stokholmas Līgums, šis īpašais stabilitātes standarts ir tieši saistīts ar jūras rajonu, kurā kuģis veic reisus, un jo īpaši ar attiecīgajā pārvadājumu teritorijā reģistrēto nozīmīgo viļņu augstumu. Atbilstīgi attiecīgā kuģa pārvadājumu teritorijā reģistrētajam nozīmīgajam viļņu augstumam nosaka, kādā līmenī ūdens pacelsies uz automobiļu klāja pēc nejaušu bojājumu rašanās.

---

[9] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 1. apsvērums (pielāgots)

(13) Direktīvā 2003/25/EK noteikts vienots īpašo stabilitātes prasību līmenis ro-ro pasažieru kuģiem, uzlabojot šāda tipa kuģu ilgizturību pēc bojājumu gūšanas sadursmē un nodrošinot augstu drošības līmeni pasažieriem un apkalpei, kopā ar prasībām, kas noteiktas SOLAS konvencijā, kura ⌦ bija ⌫ spēkā minētās direktīvas pieņemšanas dienā.

↓ 2003/25/EK 20. apsvērums (pielāgots)

(14) Par pamatu ⌦ konkrētām ⌫ īpašajām stabilitātes prasībām, ko ⌦ nosaka ⌫ ar šo direktīvu, ⌦ būtu ⌫ jānosaka metode, kura paredzēta Stokholmas Līguma pielikumos un pēc kuras aprēķina ūdens līmeņa augstumu uz ro-ro klāja pēc bojājumu gūšanas atkarībā no diviem pamatparametriem: kuģa palikušie brīvsāni un nozīmīgais viļņu augstums jūras rajonā, kurā kuģis veic reisus.

↓ 2023/946 2. apsvērums

(15) SJO 2017. gada 15. jūnijā pieņēma Rezolūciju MSC.421(98), ar ko groza SOLAS konvenciju un nosaka pārskatītas stabilitātes prasības pasažieru kuģiem bojājumu situācijās. Minētās prasības attiecas arī uz ro-ro pasažieru kuģiem.

↓ 2023/946 5. apsvērums (pielāgots)

(16) Direktīvā 2009/45/EK noteiktās prasības ir piemērojamas ro-ro pasažieru kuģiem. SOLAS konvencijas, kurā grozījumi izdarīti ar Rezolūciju MSC.421(98) SOLAS 2020, stabilitātes prasību piemērošanai ⌦ būtu ⌫ būtiski jāsamazina risks ro-ro pasažieru kuģiem, kas sertificēti vairāk nekā 1 350 cilvēku pārvadāšanai.

↓ 2023/946 7. apsvērums

(17) Attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kas ir sertificēti 1 350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, SOLAS 2020 prasību fakultatīvai piemērošanai vajadzētu būt atkarīgai no augstāka līmeņa R indeksa nekā SOLAS 2020 noteiktais, lai panāktu atbilstošu drošības līmeni.

↓ 2023/946 6. apsvērums (pielāgots)

(18) Šajā direktīvā noteiktais ⌦ augstākais R indeksa līmenis ⌫ ro-ro pasažieru kuģiem, kas sertificēti 1 350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, būtu grūti īstenojamas attiecībā

uz noteiktas konstrukcijas kuģiem. Tāpēc uzņēmumiem, kam pieder minētie kuģi vai kuri tos ekspluatē regulārā satiksmē Savienībā, vajadzētu būt iespējai piemērot stabilitātes prasības, kas bija piemērojamas pirms ⌦ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2023/946[10] ⌫ stāšanās spēkā.

(19) ⌦ Desmit gadus pēc Direktīvas (ES) 2023/946 spēkā stāšanās dienas Komisijai būtu jānovērtē iespējas izmantošana attiecībā uz kuģiem, kas sertificēti 1 350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, lai izlemtu, vai ir nepieciešama šīs direktīvas pārskatīšana. ⌫ Dalībvalstīm būtu jāinformē Komisija par šādas iespējas izmantošanu, pievienojot datus par attiecīgajiem kuģiem.

↓ 2023/946 8. apsvērums

(20) Lai nodrošinātu vajadzīgo drošības līmeni, īpašas stabilitātes prasības bojātā stāvoklī būtu jāpiemēro arī esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kuri nekad nav tikuši sertificēti saskaņā ar Direktīvu 2003/25/EK un kurus sāk izmantot regulārai satiksmei Savienībā.

↓ 2003/25/EK 17. apsvērums (pielāgots)

(21) Lai uzlabotu drošību un izvairītos no konkurences izkropļojumiem, visiem pasažieru kuģiem, kas, veicot starptautiskus reisus, nodrošina regulāru satiksmi ar kādu no dalībvalstu ostām, ⌦ būtu ⌫ jāpiemēro vienoti drošības standarti attiecībā uz stabilitāti ⌦ neatkarīgi no to karoga valsts ⌫ .

↓ 2003/25/EK 18. apsvērums

(22) Kuģu drošība ir galvenokārt karoga valstu atbildība, un tādēļ visām dalībvalstīm ir jānodrošina atbilstība drošības prasībām, kas piemērojamas ro-ro pasažieru kuģiem, kuri kursē ar minētās dalībvalsts karogu.

↓ 2003/25/EK 19. apsvērums (pielāgots)

(23) Dalībvalstis atbilstīgi to statusam ⌦ būtu ⌫ jāuzskata par ostas valstīm. Šajā statusā veicamo uzdevumu pamatā ir īpaši ostas valsts pienākumi, kas atbilst ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijai .

---

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/946 (2023. gada 10. maijs), ar ko Direktīvu 2003/25/EK groza attiecībā uz uzlabotu stabilitātes prasību iekļaušanu un minētās direktīvas saskaņošanu ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas noteiktajām stabilitātes prasībām (OV L 128, 15.5.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EK 21. apsvērums (pielāgots)

(24) Dalībvalstīm ⌦ būtu ⌫ jānosaka un jāpublicē nozīmīgais viļņu augstums tajos jūras rajonos, kuros ro-ro pasažieru kuģi veic regulārus reisus uz to ostām vai no tām. Attiecībā uz starptautiskiem maršrutiem nozīmīgais viļņu augstums attiecīgā gadījumā ir jānosaka, savstarpēji vienojoties valstīm abos maršruta galapunktos.

↓ 2023/946 9. apsvērums

(25) Ostas valstīm būtu pēc iespējas plašāk jāsadarbojas, lai izveidotu šajā direktīvā minēto jūras rajonu sarakstu, ņemot vērā valstu suverenitāti pār to jurisdikcijā esošiem jūras rajoniem un jūras tiesību vispārējos principus.

↓ 2023/946 10. apsvērums (pielāgots)

(26) Eiropas Jūras drošības aģentūra ir palīdzējusi Komisijai efektīvi īstenot Direktīvu2003/25/EK, un tai būtu jācenšas turpināt šādu palīdzību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes ⌦ Regulu (ES) 2025/2434 ⌫ ⌦ [11] ⌫ .

↓ 2023/946 11. apsvērums

(27) Lai Komisija varētu izvērtēt šīs direktīvas īstenošanu un ziņot par to Eiropas Parlamentam un Padomei, dalībvalstīm būtu jāsniedz dati par katru jaunu ro-ro pasažieru kuģi, kas saskaņā ar šajā direktīvā noteiktajām stabilitātes prasībām ir sertificēts 1 350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai regulārā satiksmē. Šie dati būtu jāsniedz saskaņā ar III pielikumā izklāstīto struktūru. Šiem datiem vajadzētu būt pieejamiem par visiem jaunajiem ro-ro pasažieru kuģiem, jo tiem ir jāatbilst varbūtībā balstītajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas SOLAS 2020.

↓ 2003/25/EK 22. apsvērums (pielāgots)

(28) ⌦ Uz visiem ⌫ ro-ro pasažieru kuģiem, kas veic pārvadājumus, uz kuriem attiecas šās direktīvas darbības joma, ⌦ vajadzētu ⌫ ⌦ būt ⌫ karoga valsts iestādes izdotam atbilstības sertifikātam, kurš ir jāatzīst visām pārējām dalībvalstīm.

---

[11] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/2434 (2025. gada 26. novembris) par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002(OV L, 2025/2434, 29.12.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 1243/2019 1. pants un pielikuma IX punkta 4. apakšpunkts (pielāgots)

(29) Lai pielāgotu ⌦ šo direktīvu ⌫ tehnikas attīstībai, attīstības tendencēm starptautiskajā līmenī un direktīvas īstenošanā gūtajai pieredzei, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar ⌦ Līguma par Eiropas Savienības darbību ⌫ 290. pantu nolūkā grozīt ⌦ šīs ⌫ direktīvas pielikumus. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu[12]. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

↓ 2003/25/EK 28. apsvērums (pielāgots)

(30) ⌦ Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, ⌫ cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras, uzlabojot ro-ro pasažieru kuģu ilgizturību bojājuma gadījumā, ⌦ nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs ⌫ ⌦ , bet darbības mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. ⌫ . ⌦ Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai. ⌫

↓ 2023/946 13. apsvērums (pielāgots)

(31) Lai neradītu nesamērīgu administratīvo slogu tām dalībvalstīm, kurās nav jūras ostu un ar kuru karogu nekuģo ro-ro pasažieru kuģi, uz ko attiecas ⌦ šī ⌫ direktīvas darbības joma, šādām dalībvalstīm būtu jāļauj atkāpties no ⌦ šīs ⌫ direktīvas prasībām. Tas nozīmē, ka, kamēr minētie nosacījumi ir izpildīti, tām nav pienākuma transponēt ⌦ Direktīvu ⌫ 2003/25/EK.

↓

(32) Šai direktīvai nebūtu jāskar dalībvalstu pienākumi attiecībā uz termiņiem IV pielikuma B daļā minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos un minēto direktīvu piemērošanas dienām,

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

↓ 2003/25/EK

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šās direktīvas mērķis ir noteikt vienotu līmeni īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem, tādējādi uzlabojot šā tipa kuģu ilgizturību pēc bojājumu gūšanas sadursmē un nodrošinot augstu pasažieru un apkalpes drošības līmeni.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā ir spēkā šādas definīcijas:

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta b) apakšpunkts

1) "SOLAS konvencija" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un spēkā esošie tās grozījumi;

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta c) apakšpunkts

2) "SOLAS 90" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kurā grozījumi izdarīti ar Rezolūciju MSC.117(74);

3) "SOLAS 2009" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kurā grozījumi izdarīti ar Rezolūciju MSC.216(82);

4) "SOLAS 2020" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kurā grozījumi izdarīti ar Rezolūciju MSC.421(98);

↓ 2003/25/EK (pielāgots)

5) "Stokholmas Līgums" ir līgums, kas 1996. gada 28. februārī noslēgts Stokholmā saskaņā ar Rezolūciju Nr. 14 "Reģionālie nolīgumi par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro tipa pasažieru kuģiem", kura pieņemta 1995. gada 29. novembrī ⌦ 1974. gada Starptautiskās Konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras Līgumslēdzēju valdību konferencē (1995. gada SOLAS konferences Rezolūcija Nr. 14) ⌫;

6) "ro-ro pasažieru kuģis" ir kuģis, kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus un uz kura ir ro-ro kravas telpas vai īpašas kategorijas telpas, kā noteikts SOLAS konvencijas II-2./3. noteikumā;

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta a) apakšpunkts (pielāgots)

7) "esošais ro-ro pasažieru kuģis" ir ro-ro pasažieru kuģis, kuram lika ķīli vai kurš bija līdzīgā būvēšanas stadijā pirms 2024. gada 5. decembra; līdzīga būvēšanas stadija ir stadija, kurā:

a) ir sākušies ar konkrēto kuģi saistīti būvniecības darbi; un

b) ir sākta šā kuģa montāža, tā veido vismaz 50 tonnas vai 1 % no paredzētās konstrukciju materiālu masas, atkarībā no tā, kura no šīm vērtībām ir mazāka;

8) "jauns ro-ro pasažieru kuģis" ir ro-ro pasažieru kuģis, kas nav ⌦ esošais ⌫ ro-ro pasažieru kuģis;

↓ 2003/25/EK

9) "pasažieris" ir ikviena persona, kura nav kuģa kapteinis, kuģa apkalpes loceklis vai cita persona, kas jebkādā veidā ir nodarbināta uz kuģa, un nav bērns, kurš jaunāks par vienu gadu;

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta d) apakšpunkts (pielāgots)

10) "regulāra satiksme" ir ro-ro pasažieru kuģu šķērsojumu sērija, veicot pārvadājumu pakalpojumus starp vienām un tām pašām divām vai vairākām ostām, vai arī reisu virkne, kas sākas un beidzas vienā un tajā pašā ostā, nepiestājot citās ostās:

a) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu; vai

b) tik regulāri vai bieži, ka tā veido atpazīstamas sistemātiskas virknes;

↓ 2003/25/EK

11) "karoga valsts iestādes" ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu ro-ro pasažieru kuģim ir tiesības braukt;

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta e) apakšpunkts

12) "ostas valsts" ir dalībvalsts, uz kuras ostu vai no kuras ostas ro-ro pasažieru kuģis veic regulāru satiksmi;

↓ 2003/25/EK

13) "starptautisks reiss" ir reiss pa jūru no kādas ostas vienā dalībvalstī uz citu ostu ārpus minētās dalībvalsts vai pretēji;

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta f) apakšpunkts (pielāgots)

14) “īpašās stabilitātes prasības” ir ⌦ šīs direktīvas ⌫ 6. pantā minētās stabilitātes prasības;

↓ 2003/25/EK (pielāgots)

15) “nozīmīgs viļņu augstums” ($_{s}H_{s}$) ir noteiktā laikposmā novēroto viļņu augstumu augstākās trešdaļas vidējais augstums;

16) “palikušie brīvsāni” (f_r) ir minimālais attālums starp bojāto ro-ro klāju un galējo ūdenslīniju bojājuma vietā, neņemot vērā uz bojātā ro-ro klāja sakrājušās jūras ūdens radīto papildu iespaidu;

↓ 2023/946 1. panta 1. punkta g) apakšpunkts

17) “sabiedrība” ir ro-ro pasažieru kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks vai berbouta fraktētājs, kas no īpašnieka pārņēmusi atbildību par pasažieru kuģa ekspluatāciju.

↓ 2003/25/EK

3. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz visiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas neatkarīgi no to karoga nodrošina regulāru satiksmi starptautiskos reisos uz kādas dalībvalsts ostu vai no tās.

↓ 2023/946 1. panta 2. punkts

2. Katra dalībvalsts, rīkojoties ostas valsts statusā, nodrošina, ka ro-ro pasažieru kuģi, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura nav dalībvalsts, pilnībā atbilst šīs direktīvas prasībām, pirms tos var izmantot regulārā satiksmē reisos no attiecīgās dalībvalsts ostām vai uz tām, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110[13].

[13] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 1. panta 3. punkts (pielāgots)

3. Dalībvalstis, kurām nav jūras ostu un ro-ro pasažieru kuģu, kas kuģo ar to karogu un ietilptu šīs direktīvas darbības jomā, var atkāpties no šīs direktīvas prasībām, izņemot otrajā daļā noteikto pienākumu.

Tās dalībvalstis, kas plāno izmantot šādu atkāpi, paziņo par to Komisijai līdz 2024. gada 5. decembrim, ja nosacījumi ir izpildīti, un informē Komisiju par visām turpmākajām izmaiņām. Šādas dalībvalstis nedrīkst ļaut ro-ro pasažieru kuģiem, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, kuģot ar to karogu, kamēr tās nav transponējušas un īstenojušas Direktīvu 2003/25/EK.

↓ 2023/946 1. panta 4. punkts (pielāgots)

4. pants

Nozīmīgais viļņu augstums

Nozīmīgo viļņu augstumu izmanto, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz automobiļu klāja, ja ir piemērotas I pielikumā A iedaļā noteiktās īpašās stabilitātes prasības. Nozīmīgā viļņu augstuma vērtību nosaka tādu, kuras pārsniegšanas varbūtība gada laikā nepārsniedz 10 %.

↓ 2003/25/EK

5. pants

Jūras rajoni

↓ 2023/946 1. panta 5. punkta a) apakšpunkts

1. Ostas valstis izveido un uztur to jūras rajonu sarakstu, ko šķērso ro-ro pasažieru kuģi, kuri nodrošina regulāru satiksmi uz un no to ostām, un norāda attiecīgās nozīmīgā viļņu augstuma vērtības šajos rajonos.

↓ 2003/25/EK (pielāgots)

2. ⌦ Panta 1. punktā minētos ⌫ jūras rajonus un piemērojamās nozīmīgā viļņu augstuma vērtības šajos rajonos nosaka, vienojoties dalībvalstīm vai attiecīgā gadījumā dalībvalstīm un trešām valstīm abos maršruta galapunktos. Ja kuģis savā maršrutā šķērso vairāk nekā vienu jūras rajonu, tam jāatbilst īpašajām stabilitātes prasībām attiecībā uz augstāko nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas noteikta šajos rajonos.

↓ 2023/946 1. panta 5. punkta b) apakšpunkts (pielāgots)

3. ⌦ Panta 1. punktā minēto ⌫ sarakstu publicē publiskā datubāzē, kas ir pieejama kompetentās jūrniecības iestādes tīmekļa vietnē. Šādas informācijas atrašanās vietu, kā arī visus atjauninātos sarakstus un šādas atjaunināšanas iemeslus paziņo Komisijai.

↓ 2023/946 1. panta 6. punkts (pielāgots)

6. pants

Īpašās stabilitātes prasības

1. Neskarot Direktīvas 2009/45/EK piemērošanu, jauni ro-ro pasažieru kuģi, kas ir sertificēti vairāk nekā 1 350 cilvēku pārvadāšanai, atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas SOLAS 2020 II-1. nodaļas B daļā.

2. Pēc sabiedrības izvēles jauni ro-ro pasažieru kuģi, kas sertificēti 1 350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, atbilst:

a) īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā; vai

b) īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas šīs direktīvas I pielikuma B iedaļā.

Par katru šādu kuģi karoga valsts iestāde divu mēnešu laikā no 7. pantā minētā sertifikāta izdošanas dienas paziņo Komisijai par saskaņā ar pirmo daļu veikto izvēli un šādam paziņojumam pievieno III pielikumā minēto informāciju.

3. Piemērojot I pielikuma A iedaļā noteiktās prasības, dalībvalstis ņem vērā II pielikumā noteiktās ⌦ pamatnostādnes ⌫ , ciktāl tas ir iespējams un samērojams ar attiecīgā kuģa konstrukciju.

4. Pēc sabiedrības izvēles esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas sertificēti vairāk nekā 1350 cilvēku pārvadāšanai un kurus sabiedrība iesaista regulārā satiksmē uz dalībvalsts ostu vai no tās pēc 2024. gada 5. decembra, un kas nekad nav bijuši sertificēti saskaņā ar šo direktīvu, atbilst:

a) īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas SOLAS 2020 II-1. nodaļas B daļā; vai

b) īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā, papildus tām prasībām, kuras noteiktas SOLAS 2009 II-1. nodaļas B daļā.

Piemērotās stabilitātes prasības norāda kuģa sertifikātā, kas ⌦ minēts ⌫ 7. pantā.

5. Pēc sabiedrības izvēles esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas sertificēti 1 350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai un kurus sabiedrība iesaista regulārā satiksmē uz dalībvalsts ostu vai no tās pēc 2024. gada 5. decembra, un kas nekad nav bijuši sertificēti saskaņā ar šo direktīvu, atbilst:

a) īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā; vai

b) īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas šīs direktīvas I pielikuma B iedaļā.

Piemērotās stabilitātes prasības norāda kuģa sertifikātā, kas minēts 7. pantā.

6. Esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas veic regulāru satiksmi uz dalībvalsts ostu vai no tās līdz 2024. gada 5. decembrim, turpina atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kuras noteiktas I pielikuma redakcijā, kas tika piemērota pirms ⌦ stājās spēkā ⌫ Direktīva (ES) 2023/946.

↓ 2023/946 1. panta 8. punkts

7. pants

Sertifikāti

1. Uz visiem jauniem un esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, ir sertifikāts, kas apstiprina to atbilstību 6. pantā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

Sertifikātus izdod karoga valsts iestāde, un tie var būt apvienoti ar citiem saistītiem sertifikātiem. Attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kuri atbilst I pielikuma A iedaļā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām, sertifikātā norāda nozīmīgo viļņu augstumu, līdz kuram kuģis spēj izpildīt īpašās stabilitātes prasības.

Sertifikāts ir derīgs, ciktāl ro-ro pasažieru kuģis veic pārvadājumus rajonā ar tādu pašu vai zemāku nozīmīgā viļņu augstuma vērtību.

2. Dalībvalstis, rīkojoties ostas valsts statusā, atzīst citu dalībvalstu saskaņā ar šo direktīvu izdotos sertifikātus.

3. Dalībvalstis, rīkojoties ostas valsts statusā, atzīst trešo valstu izdotos sertifikātus, kuros norādīts, ka ro-ro pasažieru kuģis atbilst šajā direktīvā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām.

↓ 2023/946 1. panta 9. punkts (pielāgots)

8. pants

Sezonāli un citi īstermiņa pārvadājumi

1. Ja sabiedrība, kas nodrošina regulāru satiksmi visu gadu, vēlas uz kādu īsāku laikposmu šīs satiksmes nodrošināšanā iesaistīt papildu ro-ro pasažieru kuģus, tā par to informē ostas valsts(-u) kompetento iestādi ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms minēto papildu kuģu iesaistīšanas attiecīgo reisu veikšanā.

2. Tomēr gadījumos, kad neparedzētu apstākļu dēļ ro-ro pasažieru kuģis ir steidzami jāaizstāj, lai nodrošinātu nepārtrauktu satiksmi, 1. punktā noteiktā paziņošanas pienākuma vietā piemēro Direktīvas (ES) 2017/2110 4. panta 4. punktu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK[14] XVII pielikuma 1.3. punktu.

3. Ja sabiedrība vēlas nodrošināt sezonālu regulāru satiksmi īsākā laikposmā, kas nepārsniedz sešus mēnešus gadā, tā par to informē ostas valsts(-u) kompetento iestādi ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms šādas satiksmes uzsākšanas.

---

[14] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

4. Ro-ro pasažieru kuģiem, kuri atbilst I pielikuma A iedaļā noteiktajām īpašajām ⌦ stabilitātes ⌫ prasībām, ja pārvadājumus šā panta 1., 2. un 3. punkta izpratnē veic apstākļos, kad nozīmīgais viļņu augstums ir zemāks nekā tam pašam jūras rajonam noteiktā vērtība pārvadājumiem visa gada laikā, tad nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laikposmam, kompetentā iestāde var izmantot, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz klāja, piemērojot I pielikuma A iedaļā ⌦ noteiktās ⌫ īpašās stabilitātes prasības. Nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laikposmam, nosaka, vienojoties dalībvalstīm vai, kad tas ir piemērojams un iespējams, dalībvalstīm un trešām valstīm abos maršruta galapunktos.

5. Kad ostas valsts(-u) kompetentā iestāde ir devusi piekrišanu pārvadājumiem ⌦ šā panta ⌫ 1., 2. un 3. punkta nozīmē, uz ro-ro pasažieru kuģa, kas uzsāk šādus pārvadājumus, ir jābūt sertifikātam, kas apstiprina kuģa atbilstību šīs direktīvas prasībām, kā paredzēts 7. panta 1. punktā.

↓ 2019/1243 1. pants un pielikuma IX punkta 4. apakšpunkts (pielāgots)

9. pants

Pielikumu grozījumi

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10. pantu, lai grozītu pielikumus nolūkā ņemt vērā attīstības tendences starptautiskajā līmenī, jo īpaši ⌦ Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā ⌫ (SJO), un uzlabot šīs direktīvas efektivitāti, ņemot vērā pieredzi un tehnikas attīstību.

10. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 9. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2019. gada 26. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 9. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 9. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

↓ 2003/25/EK

11. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par to valsts tiesību aktu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu šo sankciju izpildi. Noteiktajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.

↓ 2023/946 1. panta 10. punkts

12 pants

Pārskatīšana

Komisija izvērtē šīs direktīvas īstenošanu un izvērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2033. gada 5. jūnijam. Informāciju, kas balstīta uz 6. panta 2. punktā minētajiem paziņojumiem, dara pieejamu anonimizētā veidā.

↓

13. pants

Atcelšana

Direktīvu 2003/25/EK, kā tā grozīta ar IV pielikuma A daļā uzskaitītajām direktīvām, atceļ, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem IV pielikuma B daļā minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos un minēto direktīvu piemērošanas dienām.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu V pielikumā.

↓ 2003/25/EK (pielāgots)

14. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā ⌦ divdesmitajā dienā pēc ⌫ tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

15. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā – priekšsēdētājs	*Padomes vārdā – priekšsēdētājs*