EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 23.7.2026.
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove (kodificirani tekst)

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. U kontekstu Europe građana Komisija veliku važnost pridaje pojednostavnjenju i objašnjenju prava Unije kako bi ono bilo jasnije i pristupačnije građanima te kako bi se građanima dala mogućnost i prilika da ostvare svoja posebna prava koja su im njime dana.

   Taj cilj ne može se ostvariti sve dok brojne odredbe koje su nekoliko puta izmijenjene, često i znatno, ostaju razasute u različitim aktima, pa se moraju tražiti dijelom u izvornom aktu, a dijelom u aktima o izmjenama. Kako bi se pronašla pravila na snazi, potreban je opsežan istraživački rad i usporedba mnogih različitih akata.

   Zbog toga je od ključne važnosti i kodifikacija pravila koja su često mijenjana kako bi pravo bilo jasno i transparentno.

2. Komisija je 1. travnja 1987. donijela odluku[1] da će svojem osoblju dati uputu o tome da bi sve akte trebalo kodificirati nakon najviše deset izmjena, naglasivši kako je riječ o minimalnom zahtjevu te da bi odjeli morali nastojati kodificirati tekstove za koje su nadležni i u kraćim razmacima kako bi se osiguralo da su odredbe jasno i lako razumljive.

3. To je potvrđeno u Zaključcima predsjedništva Europskog vijeća u Edinburghu (u prosincu 1992.)[2] te je naglašena važnost kodifikacije jer se njome osigurava izvjesnost u pogledu prava koje se primjenjuje na određeni predmet u određeno vrijeme.

   Kodifikacija se mora obaviti u cijelosti u skladu s uobičajenim postupkom za donošenje akata Unije.

   Budući da se akti koji se kodificiraju sadržajno ne izmjenjuju, Europski parlament, Vijeće i Komisija sporazumjeli su se u međuinstitucijskom sporazumu od 20. prosinca 1994. da se za brzo donošenje kodificiranih akata može primijeniti ubrzani postupak.

4. Svrha ovog prijedloga je kodificirati Direktiva 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003. o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove[3]. Novom direktivom nadomjestit će se razni akti koji su u nju ugrađeni[4]; ovaj prijedlog u cijelosti prenosi sadržaj akata koji se kodificiraju te se njime oni objedinjuju u jedan akt samo uz one formalne izmjene koje su potrebne za kodifikaciju.

5. Prijedlog kodifikacije izrađen je na temelju privremene konsolidacije, na svim službenim jezicima Direktive 2003/25/EZ i akata o njihovim izmjenama, koju je obavio Ured za publikacije Europske unije s pomoću sustava za obradu podataka. U slučajevima kada su člancima dani novi brojevi, korelacija između starih i novih brojeva prikazana je u tablici u Prilogu V kodificiranoj Direktivi.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Vidi Prilog 3. dijelu A. Zaključaka.
3 U zakonodavnom programu za 2026 godinu.
4 Vidi dio IV. Priloga A, ovom prijedlogu.

↓ 2003/25/EZ (prilagođeno)

2026/0215 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove (kodificirani tekst)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[5],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[6],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

↓

(1) Direktiva 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeć[7] znatno je izmijenjena nekoliko je puta[8]. Radi jasnoće i racionalnosti tu bi Direktivu trebalo kodificirati.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 1 (prilagođeno)

(2) U okviru zajedničke prometne politike trebalo bi poduzeti mjere za ⌦ osiguranje potrebne razine ⌫ sigurnosti u pomorskom prijevozu putnika.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 2 (prilagođeno)

(3) ⌦ Unija ⌫ svim odgovarajućim sredstvima želi izbjeći pomorske nesreće koje uključuju ro-ro putničke brodove i imaju za posljedicu gubitak ljudskog života.

5 SL C , , str. .

6 SL C , , str. .

7 Direktiva 2003/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. travnja 2003. o posebnim zahtjevima stabiliteta za ro-ro putničke brodove (SL L 123, 17.5.2003., str. 22. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Vidi Prilog IV., dio A.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 4 (prilagođeno)

(4) Osobe koje koriste ro-ro putničke brodove i posada zaposlena na takvim brodovima u ⌦ Uniji ⌫ trebali bi imati pravo zahtijevati jednaki visoki stupanj sigurnosti bez obzira na područje u kojem brodovi plove.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 5 (prilagođeno)

(5) S obzirom na veličinu unutarnjeg tržišta pomorskog prijevoza putnika, akcija na razini ⌦ Unije ⌫ je najučinkovitiji način ⌦ osiguranja ⌫ zajedničke minimalne razine sigurnosti za brodove u cijeloj ⌦ Uniji ⌫ .

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 6 (prilagođeno)

(6) Mjere na razini ⌦ Unije ⌫ najbolji su način osiguravanja usklađene provedbe načela dogovorenih pri Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO), izbjegavajući tako narušavanje tržišnog natjecanja između operatora ro-ro putničkih brodova koji plove u ⌦ Uniji ⌫ .

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 7

(7) Mogućnost preživljavanja ro-ro putničkih brodova nakon oštećenja od sudara, kako je utvrđeno zahtjevima stabiliteta u oštećenom stanju, presudan je čimbenik za sigurnost putnika i posade, te je posebno značajna za postupke traganja i spašavanja; najopasniji problem za stabilitet ro-ro putničkog broda sa zatvorenom ro-ro palubom nakon oštećenja od sudara je nakupljanje velike količine vode na toj palubi.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 7 (prilagođeno)

(8) Opći zahtjevi stabiliteta za ro-ro putničke brodove u oštećenom stanju utvrđeni su na međunarodnoj razini ⌦ Konferencijom vlada ugovornica Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. ⌫ (Konvencija SOLAS) i uključeni su u Pravilo II-1/B/8 Konvencije SOLAS (norma SOLAS 90). ⌦ Ti ⌫ se zahtjevi primjenjuju u cijeloj ⌦ Uniji ⌫ zbog izravne primjene Konvencije SOLAS na međunarodna putovanja i primjene Direktive 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[9] na domaća putovanja.

[9] Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (preinačena) (SL L 163, 25.6.2009, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 8 (prilagođeno)

(9) ⌦ Zahtjevi o stabilitetu u oštećenom stanju sadržani u ⌫ Normi SOLAS 90 implicitno uključuju učinak prodora vode na palubu ro-ro broda kod stanja mora za koje je značajna visina vala 1,5 m.

↓ 2023/946 uvodna izjava 3 (prilagođeno)

(10) Rezolucija 14. ⌦ o „Regionalnim sporazumima o posebnim zahtjevima stabilnosti za ro-ro putničke brodove“ ⌫ godine dozvoljava članicama IMO-a zaključivanje regionalnih sporazuma ako smatraju da prevladavajući uvjeti na moru i drugi lokalni uvjeti zahtijevaju posebne zahtjeve stabiliteta na određenom području.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 10

(11) Osam sjevernoeuropskih zemalja, uključujući sedam država članica, dogovorilo se 28. veljače 1996. u Stockholmu o uvođenju strožih normi stabiliteta za ro-ro putničke brodove u oštećenom stanju, kako bi se uzeo u obzir učinak nakupljanja vode na ro-ro palubi i omogućilo preživljavanje broda u težim uvjetima nego što propisuje norma SOLAS 90, sve do 4 m značajne visine vala.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 11 (prilagođeno)

(12) Prema ⌦ tom ⌫ sporazumu, poznatom kao Sporazum iz Stockholma, posebna norma o stabilitetu odnosi se izravno na područje mora u kojem brod plovi i posebno na značajnu visinu vala zabilježenu za područje plovidbe. Značajna visina vala za područje u kojem brod plovi određuje visinu vode na palubi za automobile koja bi mogla nastati nakon slučajnog oštećenja.

↓ 2023/946 uvodna izjava 1 (prilagođeno)

(13) Direktivom 2003/25/EZ ⌦ utvrđena je ⌫ jednoznačna razina posebnih zahtjeva stabiliteta za ro-ro putničke brodove, kojima se poboljšava mogućnost preživljavanja te vrste plovila u slučaju oštećenja od sudara i pruža visoka razina sigurnosti za putnike i posadu, zajedno sa zahtjevima ⌦ utvrđenima ⌫ u Konvenciji SOLAS koja je na snazi na dan donošenja te direktive.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 20 (prilagođeno)

(14) ⌦ Određeni ⌫ posebni zahtjevi stabiliteta koji ⌦ su utvrđeni ⌫ ovom Direktivom, trebali bi se zasnivati na metodi navedenoj u prilozima Sporazumu iz Stockholma, kojom se izračunava visina vode na palubi ro-ro broda nakon oštećenja od sudara, u odnosu na dva osnovna parametra: preostalo nadvođe broda i značajnu visinu vala na području mora kojim brod plovi.

↓ 2023/946 uvodna izjava 2 (prilagođeno)

(15) 15. lipnja 2017. ⌦ IMO je donijela ⌫ Rezoluciju MSC.421(98) o izmjeni Konvencije SOLAS i ⌦ utvrđivanju ⌫ revidiranih zahtjeva stabiliteta za putničke brodove u oštećenom stanju. Ti se zahtjevi primjenjuju i na ro-ro putničke brodove.

↓ 2023/946 uvodna izjava 5 (prilagođeno)

(16) Zahtjevi utvrđeni u Direktivi 2009/45/EZ primjenjuju ⌦ se ⌫ na ro-ro putničke brodove. ⌦ Primjena zahtjeva stabiliteta ⌫ iz Konvencije SOLAS kako je izmijenjena Rezolucijom MSC.421(98) SOLAS 2020 ⌦ treba dovesti ⌫ do znatnog smanjenja rizika za ro-ro putničke brodove certificirane za prijevoz više od 1 350 osoba.

↓ 2023/946 uvodna izjava 7

(17) Za ro-ro putničke brodove koji su certificirani za prijevoz 1 350 ili manje osoba fakultativna primjena zahtjeva SOLAS-a 2020 trebala bi biti uvjetovana višom razinom R-indeksa od one definirane u SOLAS-u 2020 kako bi se postigla odgovarajuća razina sigurnosti.

↓ 2023/946 uvodna izjava 6 (prilagođeno)

(18) ⌦ Višu razinu R-indeksa utvrđenu u ovoj Direktivi ⌫ za određene konstrukcije brodova bilo bi teško primijeniti za ro-ro putničke brodove certificirane za prijevoz 1 350 ili manje osoba. Stoga bi brodarska društva koja posjeduju te brodove ili tim brodovima obavljaju redoviti linijski prijevoz u Uniji trebala imati mogućnost primjene zahtjeva stabiliteta koji su se primjenjivali prije stupanja na snagu Direktive ⌦ (EU) 2023/946 Europskog parlamenta i Vijeća[10] ⌫ .

(19) ⌦ Komisija bi trebala procijeniti, deset godina nakon stupanja na snagu Direktive (EU) 2023/946, upotrebu te mogućnosti za brodove certificirane za prijevoz 1 350 ili manje osoba kako bi odlučila je li potrebna revizija ove Direktive. ⌫ Države članice⌦ trebale bi obavijestiti Komisiju o korištenju takve mogućnosti ⌫ zajedno s podacima koji se odnose na dotične brodove.

↓ 2023/946 uvodna izjava 8

(20) Kako bi se osigurala potrebna razina sigurnosti, posebni zahtjevi u pogledu stabiliteta u oštećenom stanju trebali bi se primjenjivati i na postojeće ro-ro putničke brodove koji nikad nisu certificirani u skladu s Direktivom 2003/25/EZ i koji ulaze u redoviti linijski prijevoz u Uniji.

[10] Direktiva (EU) 2023/946 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o izmjeni Direktive 2003/25/EZ u pogledu uključivanja poboljšanih zahtjeva stabiliteta i usklađivanja te direktive sa zahtjevima stabiliteta koje je definirala Međunarodna pomorska organizacija (SL L 128, 15.5.2023., str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 17

(21) U interesu poboljšanja sigurnosti i izbjegavanja narušavanja tržišnog natjecanja, zajedničke sigurnosne norme u pogledu stabiliteta trebalo bi se primjenjivati na sve ro-ro putničke brodove na međunarodnim putovanjima, koji obavljaju redovite linijske prijevoze u luku države članice ili iz nje, bez obzira na zastavu pod kojom plove.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 18

(22) Sigurnost brodova je prvenstveno u nadležnosti država zastava, te bi stoga svaka država članica trebala osigurati usklađenost sa sigurnosnim zahtjevima primjenjivim na ro-ro putničke brodove koji plove pod zastavom te države članice.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 19 (prilagođeno)

(23) Države članice trebalo bi također tretirati kao države ⌦ luke ⌫. Nadležnosti koje imaju u tom svojstvu, zasnivaju se na posebnim nadležnostima države luke koje su u potpunosti usklađene s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 21 (prilagođeno)

(24) Države članice trebale bi utvrditi i objaviti značajne visine vala u područjima mora, kojima prolaze ro-ro putnički brodovi u redovitom linijskom prijevozu u njihove luke ili iz njih. Za međunarodne plovidbene puteve bi se, kad god je to primjenjivo i moguće, značajne visine vala morale utvrditi sporazumom između država na krajnjim točkama plovidbenog puta.

↓ 2023/946 uvodna izjava 9

(25) Države luke trebale bi surađivati u najvećoj mogućoj mjeri kako bi utvrdile popis morskih područja iz ove Direktive, uzimajući u obzir suverenitet država nad morskim područjima u njihovoj nadležnosti i opća načela prava mora.

↓ 2023/946 uvodna izjava 10 (prilagođeno)

(26) Europska agencija za pomorsku sigurnost pomaže Komisiji u učinkovitoj provedbi Direktive 2003/25/EZ i trebala bi nastojati i dalje pružati takvu pomoć u skladu s Uredbom (EZ) br. 2025/2434 Europskog parlamenta i Vijeća[11].

[11] Uredba (EU) 2025/2434 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. studenoga 2025. o Europskoj agenciji za pomorsku sigurnost i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1406/2002 (SL L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2023/946 uvodna izjava 11 (prilagođeno)

(27) Kako bi se Komisiji omogućilo da evaluira provedbu ove Direktive i o tome izvijesti Europski parlament i Vijeće, države članice trebale bi dostaviti podatke o svakom novom ro-ro putničkom brodu koji je certificiran za prijevoz 1 350 ili manje osoba u redovitom linijskom prijevozu u skladu sa zahtjevima stabiliteta ⌦ utvrđenima ⌫ u ovoj Direktivi. Te bi podatke trebalo dostaviti u skladu sa strukturom utvrđenom u Prilogu III. Ti bi podaci trebali biti dostupni za sve nove ro-ro putničke brodove jer ti brodovi trebaju ispunjavati probabilističke zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u SOLAS-u 2020.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 22 (prilagođeno)

(28) Svaki ro-ro putnički brod na putovanjima obuhvaćenim ovom Direktivom, ⌦ trebao bi ⌫ imati svjedodžbu o usklađenosti izdanu od strane uprave države zastave koju bi trebale prihvatiti sve ostale države članice.

↓ 2019/1243 članak 1. i Prilog, točka IX. podtočka 4 (prilagođeno)

(29) Kako bi se ⌦ ova ⌫ Direktiva prilagodila znanstvenom i tehničkom napretku, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. ⌦ Ugovora o funkcioniranju Europske unije ⌫ kako bi se izmijenili prilozi ⌦ ovoj ⌫ Direktivi, uzimajući osobito u obzir izmjene Direktive 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016[12]. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

↓ 2003/25/EZ uvodna izjava 28 (prilagođeno)

(30) Budući da ⌦ ciljeve ⌫ ⌦ ove Direktive ⌫ , točnije zaštitu ljudskog života na moru povećanjem mogućnosti preživljavanja ro-ro putničkih brodova u slučaju oštećenja, ne mogu dostatno ostvariti države članice ⌦ već ⌫ ⌦ ih ⌫ se zbog razmjera i učinaka aktivnosti može na bolji način ostvariti na razini ⌦ Unije ⌫ , ⌦ Unija ⌫ može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je određeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, određenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje ⌦ ovih ciljeva ⌫.

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

↓ 2023/946 uvodna izjava 13 (prilagođeno)

(31) Kako se državama članicama bez izlaza na more koje nemaju morske luke i koje pod svojom zastavom nemaju ro-ro putničke brodove obuhvaćene područjem primjene ⌦ ove ⌫ Direktive ne bi nametnulo nerazmjerno administrativno opterećenje, takvim državama članicama trebalo bi dopustiti odstupanje od odredaba ⌦ ove ⌫ Direktive . To znači da one nisu obvezne prenijeti direktivu ⌦ 2003/25/EZ ⌫ sve dok su ispunjeni ti uvjeti.

↓

(32) Ovom Direktivom ne bi se trebale dovoditi u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prenošenje u nacionalno pravo i datumâ početka primjene direktiva, koji su navedeni u dijelu B Priloga IV,

↓ 2003/25/EZ

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Svrha

Svrha je ove Direktive utvrditi jednoznačnu razinu posebnih zahtjeva stabiliteta za ro-ro putničke brodove, koja će unaprijediti mogućnost preživljavanja ove vrste broda u slučaju oštećenja od sudara i pružiti visoku razinu sigurnosti za putnike i posadu.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

↓ 2023/946 (prilagođeno)

1. ⌦ ‘Konvencija SOLAS’ ⌫ znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. i njezine izmjene koje su na snazi;

↓ 2023/946 (prilagođeno)

2. ‘SOLAS 90’ znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. kako je put izmijenjena Rezolucijom MSC.117(74);
3. ‘SOLAS 2009’ znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. kako je put izmijenjena Rezolucijom MSC.216(82);
4. ‘SOLAS 2020’ znači Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. kako je put izmijenjena Rezolucijom MSC.421(98);

↓ 2003/25/EZ (prilagođeno)

5. „Sporazum iz Stockholma” znači Sporazum zaključen u Stockholmu 28. veljače 1996. u skladu s Rezolucijom 14. ⌦ o ⌫ „Regionalnim sporazumima o posebnim zahtjevima stabilnosti za ro-ro putničke brodove” ⌦ Konferencije vlada ugovornica Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. ⌫ , donesenom 29. studenoga 1995. ⌦ Rezolucija 14. Konferencije SOLAS 1995. ⌫ ;

6. „ro-ro putnički brod” znači brod koji prevozi više od 12 putnika i ima teretne ro-ro prostore ili prostore posebne kategorije, kako je određeno u Pravilu II-2/3 Konvencije SOLAS ;

↓ 2023/946 (prilagođeno)

7. ‘postojeći ro-ro putnički brod’ znači ro-ro putnički brod čija je kobilica ⌦ bila ⌫ položena ili koji je ⌦ bila ⌫ u sličnom stanju izgradnje prije 5. prosinca 2024. Slična faza izgradnje znači faza u kojoj:

   (a) započinje gradnja prepoznatljiva za određeni brod; i

   (b) započela je montaža tog broda, koja uključuje najmanje 50 tona ili 1 % procijenjene mase materijala strukture, ovisno o tome što je manje;

8. „novi ro-ro putnički brod” znači ro-ro putnički brod koji nije postojeći ro-ro putnički brod;

↓ 2003/25/EZ

9. „putnik” znači svaka osoba osim zapovjednika i članova posade ili drugih osoba zaposlenih ili zaduženih na brodu u bilo kojem svojstvu i osim djeteta mlađeg od jedne godine;

↓ 2023/946 (prilagođeno)

10. ‘redoviti linijski prijevoz’ znači niz uzastopnih vožnji ro-ro putničkih brodova koji prometuju između dvije iste luke ili više istih luka, ili niz plovidaba iz iste luke i prema istoj luci bez međupostaja:

   (a) u skladu s objavljenim plovidbenim redom; ili

   (b) u tako redovitim ili čestim vožnjama da čine prepoznatljiv i sistematičan niz;

↓ 2003/25/EZ

11. „pomorska uprava države zastave” znači nadležna tijela države pod čijom zastavom plovi ro-ro putnički brod;

↓ 2023/946

12. ‘država luke’ znači država članica u čije luke ili iz čijih luka ro-ro putnički brod obavlja redoviti linijski prijevoz;

↓ 2003/25/EZ

13. „međunarodno putovanje” znači putovanje morem iz luke u državi članici u luku izvan države članice ili obratno;

↓ 2023/946 (prilagođeno)

14. ‘posebni zahtjevi stabiliteta’ znači zahtjevi stabiliteta iz članka 6. ⌦ ove Direktive ⌫ kada se upotrebljavaju kao skupni izraz;

↓ 2003/25/EZ

15. „značajna visina vala” (h_sH_S) znači prosječna visina jedne trećine najvećih zamijećenih valnih visina opaženih u danom razdoblju;

16. „preostalo nadvođe” (f_r) znači najmanja udaljenost između oštećene ro-ro palube i konačne vodne linije na mjestu oštećenja, ne uzimajući u obzir dodatni učinak morske vode nakupljene na oštećenoj ro-ro palubi;

↓ 2023/946

17. ‘brodarsko društvo’ znači vlasnik ro-ro putničkog broda ili bilo koja druga organizacija ili osoba, kao što je upravitelj ili zakupnik broda, koji je od vlasnika preuzeo odgovornost za upravljanje putničkim brodom.

↓ 2003/25/EZ

Članak 3.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na sve ro-ro putničke brodove koji obavljaju redoviti linijski prijevoz u luku države članice ili iz nje, kada su na međunarodnim putovanjima, bez obzira na njihovu zastavu.

↓ 2023/946

2. Svaka država članica u ulozi države luke osigurava da ro-ro putnički brodovi koji plove pod zastavom države koja nije država članica u potpunosti ispunjavaju zahtjeve ove Direktive prije nego što mogu obavljati putovanja u redovitom linijskom prijevozu iz luka ili u luke te države članice u skladu s Direktivom (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća[13].

[13] Direktiva (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o sustavu inspekcijskih pregleda radi sigurnog obavljanja plovidbe na redovnoj liniji ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila i izmjeni Direktive 2009/16/EZ te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/35/EZ (SL L 315, 30.11.2017., str. 61., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 (prilagođeno)

3. Države članice koje nemaju morske luke i koje pod svojom zastavom nemaju ro-ro putničke brodove obuhvaćene područjem primjene ove Direktive mogu odstupiti od odredaba ove Direktive, osim od obveze utvrđene u drugom podstavku.

One države članice koje namjeravaju iskoristiti takvo odstupanje obavješćuju Komisiju do 5. prosinca 2024. ako su uvjeti ispunjeni, te obavješćuju Komisiju o svakoj naknadnoj promjeni. Takve države članice ne smiju dopustiti ro-ro putničkim brodovima koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive da plove pod njihovom zastavom dok ne prenesu i ne provedu Direktivu ⌦ 2003/25/EZ ⌫ .

↓ 2023/946 (prilagođeno)

Članak 4.

Značajne visine vala

Značajne visine vala koriste se za određivanje visine vode na palubi za automobile, kada se primjenjuju posebni zahtjevi stabiliteta ⌦ utvrđeni ⌫ u Prilogu I. područje A. Vrijednosti značajnih visina vala one su vrijednosti koje se godišnje ne premašuju s vjerojatnošću većom od 10 %.

↓ 2003/25/EZ

Članak 5.

Morsko područje

↓ 2023/946

1. Države luke utvrđuju i ažuriraju popis morskih područja kojima prolaze ro-ro putnički brodovi koji obavljaju redoviti linijski prijevoz u njihove luke ili iz njih, kao i odgovarajuće značajne visine vala za ta područja.

↓ 2003/25/EZ (prilagođeno)

2. Morsko područje i primjenjive vrijednosti značajne visine vala za ta područja ⌦ iz stavka 1. ⌫ definiraju se sporazumom između država članica ili, kad god je to primjenjivo i moguće, između država članica i trećih zemalja na oba kraja plovidbenog puta. Kada područje plovidbe broda prelazi više od jednog morskog područja, brod mora ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta za najveću vrijednost značajne visine vala utvrđene za ova područja.

↓ 2023/946 (prilagođeno)

3. Popis ⌦ iz stavka 1. ⌫ se objavljuje u javnoj bazi podataka raspoloživoj na internetskoj stranici nadležnoga tijela za pomorstvo. Mjesto takvih podataka kao i sva ažuriranja popisa i razlozi tih ažuriranja dostavljaju se Komisiji.

↓ 2023/946 (prilagođeno)

Članak 6.

Posebni zahtjevi stabiliteta

1. Ne dovodeći u pitanje primjenu Direktive 2009/45/EZ, novi ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz više od 1350 osoba moraju ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u dijelu B. poglavlja II-1. SOLAS-a 2020.

2. Po izboru brodarskog društva, novi ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz 1350 ili manje osoba moraju ispunjavati:

(a) posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi, ili

(b) posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u odjeljku B Priloga I. ovoj Direktivi.

Za svaki takav brod uprava države zastave u roku od dva mjeseca od datuma izdavanja svjedodžbe iz članka 7. obavješćuje Komisiju o izboru mogućnosti iz prvog podstavka te uz takvu obavijest navodi pojedinosti iz Priloga III.

3. Pri primjeni zahtjeva ⌦ utvrđenih ⌫ u odjeljku A Priloga I. države članice koriste smjernice navedene u Prilogu II., u mjeri u kojoj je to izvedivo i u skladu s konstrukcijom dotičnog broda.

4. Po izboru brodarskog društva, postojeći ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz više od 1350 osoba, koje brodarsko društvo uvede u redoviti linijski prijevoz do luke ili iz luke države članice nakon 5. prosinca 2024. i koji nikad nisu certificirani u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati:

(a) posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u dijelu B poglavlja II-1 SOLAS-a 2020; ili

(b) posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi, uz one utvrđene u dijelu B poglavlja II-1 SOLAS-a 2009.

Zahtjevi stabiliteta koji se primjenjuju bilježe se u svjedodžbi broda na temelju članku 7.

5. Po izboru brodarskog društva, postojeći ro-ro putnički brodovi certificirani za prijevoz 1350 ili manje osoba, koje brodarsko društvo uvede u redoviti linijski prijevoz do luke ili iz luke države članice nakon 5. prosinca 2024. i koji nikad nisu certificirani u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati:

(a) posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u odjeljku A Priloga I. ovoj Direktivi; ili

(b) posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u odjeljku B Priloga I. ovoj Direktivi.

Zahtjevi stabiliteta koji se primjenjuju bilježe se u svjedodžbi broda koja se zahtijeva na temelju članka 7.

6. Postojeći ro-ro putnički brodovi koji su obavljali redoviti linijski prijevoz do luke ili iz luke države članice do 5. prosinca 2024. moraju i dalje ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u Prilogu I. u verziji koja se primjenjuje prije stupanja na snagu Direktive (EU) 2023/946 .

↓ 2023/946 (prilagođeno)

Članak 7.

Svjedodžbe

1. Svi novi i postojeći ro-ro putnički brodovi koji plove pod zastavom države članice moraju imati svjedodžbu kojom se potvrđuje usklađenost s posebnim zahtjevima stabiliteta iz članka 6.

Svjedodžbe izdaje uprava države zastave i mogu se koristiti zajedno s drugim srodnim svjedodžbama. Za ro-ro putničke brodove koji ispunjavaju posebne zahtjeve stabiliteta ⌦ utvrđene ⌫ u odjeljku A Priloga I., u svjedodžbi se mora navesti značajna visina vala do koje brod može zadovoljiti posebne zahtjeve stabiliteta.

Svjedodžba je valjana sve dok ro-ro putnički brod plovi u području jednake ili manje vrijednosti značajne visine vala.

2. Svaka država članica, djelujući u ulozi države luke, priznaje svjedodžbe koje je izdala druga država članica u skladu s ovom Direktivom.

3. Svaka država članica, djelujući u ulozi države luke, prihvaća svjedodžbe koje je izdala treća zemlja, kojima se potvrđuju da je ro-ro putnički brod u skladu s posebnim zahtjevima stabiliteta utvrđenima u ovoj Direktivi.

↓ 2023/946 (prilagođeno)

Članak 8.

Sezonska djelatnost i druge djelatnosti u kraćem razdoblju

1. Ako brodarsko društvo, koje obavlja djelatnost redovitog linijskog prijevoza tijekom cijele godine, želi uvesti dodatne ro-ro putničke brodove za obavljanje djelatnosti u kraćem razdoblju na toj liniji, o tome mora obavijestiti nadležno tijelo države ili država luke, najkasnije mjesec dana prije nego što navedeni brodovi započnu s obavljanjem djelatnosti na toj liniji.

2. Međutim, u slučajevima kada se zbog nepredviđenih okolnosti mora brzo uvesti zamjenski ro-ro putnički brod kako bi se osigurao kontinuitet linijskog prijevoza, umjesto obveze obavješćivanja ⌦ utvrđene u ⌫ stavku 1. primjenjuju se članak 4. stavak 4. Direktive (EU) 2017/2110 i točka 1.3. Priloga XVII. Direktivi 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[14].

3. Ako brodarsko društvo želi obavljati djelatnost redovitog linijskog prijevoza sezonski u kraćem razdoblju koje nije dulje od šest mjeseci godišnje, o tome mora obavijestiti nadležno tijelo države ili država luke najkasnije tri mjeseca prije nego što ta djelatnost započne.

4. Za ro-ro putničke brodove koji ispunjavaju posebne zahtjeve ⌦ stabiliteta ⌫ iz odjeljka A Priloga I., pri čemu se djelatnosti u smislu stavaka 1., 2. i 3. ovog članka odvijaju u uvjetima značajne visine vala koja je manja od onih utvrđenih za isto morsko područje za djelatnost cijele godine, nadležno tijelo može za određivanje visine vode na palubi pri

[14] Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

primjeni posebnih zahtjeva stabiliteta ⌦ utvrđenih u ⌫ odjeljku A Priloga I. upotrijebiti značajnu vrijednost visine vala primjenjivu za kraće razdoblje. Vrijednost značajne visine vala primjenjiva za to kraće razdoblje dogovaraju države članice ili, kad god je to primjenjivo i moguće, države članice i treće zemlje na oba kraja plovidbenog puta.

5. Nakon što nadležno tijelo države ili država luke dâ suglasnost za djelatnosti u smislu stavaka 1. 2. i 3. ⌦ ovog članka ⌫ , ro-ro putnički brod koji obavlja takve djelatnosti mora imati svjedodžbu kojom se potvrđuje usklađenost s odredbama ove Direktive, kako je predviđeno u članku 7. stavku 1.”

↓ 1243/2019 (prilagođeno)

Članak 9.

Izmjena prilogâ

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 10. kojima se izmjenjuju prilozi kako bi se u obzir uzela kretanja na međunarodnoj razini, a posebno unutar ⌦ Međunarodne pomorska organizacije ⌫ (IMO-a), te kako bi se učinkovitost ove Direktive poboljšala s obzirom na iskustvo i tehnički napredak.

Članak 10.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 26. srpnja 2019. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

↓ 2003/25/EZ (prilagođeno)

Članak 11.

Sankcije

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju za kršenja nacionalnih odredaba donesenih u skladu s ovom Direktivom i poduzimaju sve mjere potrebne kako bi se osigurala njihova provedba. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

↓ 2023/946

Članak 12.

Preispitivanje

Komisija provodi evaluaciju provedbe ove Direktive te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi rezultate evaluacije do 5. lipnja 2033. Informacije koje se temelje na obavijestima iz članka 6. stavka 2. stavljaju se na raspolaganje u anonimiziranom obliku.

↓

Članak 13.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 2003/25/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u dijelu A Priloga IV., stavlja se izvan snage, ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prenošenje u nacionalno pravo i datuma početka primjene direktiva, koji su navedeni u dijelu B Priloga IV.

Upućivanja na direktivu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.

↓ 2003/25/EZ (prilagođeno)

Članak 14.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu ⌦ dvadesetog dana ⌫ od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 15.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik/Predsjednica	*Predsjednik/Predsjednica*