EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro (kodifikované znění)

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. V souvislosti s konceptem „Evropa občanů“ přikládá Komise značnou důležitost zjednodušení a přehlednějšímu uspořádání práva Unie, aby se stalo srozumitelnějším a přístupnějším pro občany, a ti pak mohou lépe uplatňovat jednotlivá práva, která jim přiznává.

   Tohoto cíle nelze dosáhnout, dokud zůstanou jednotlivá ustanovení, která byla často několikrát podstatným způsobem změněna, roztroušena jak v původním předpisu, tak v pozdějších novelách. Je nutno proto vynaložit notné úsilí při vyhledávání a porovnávání jednotlivých předpisů, aby bylo lze nalézt právě platná ustanovení.

   Z tohoto důvodu je rovněž kodifikace často měněné právní úpravy nutná pro zachování její srozumitelnosti a průhlednosti.

2. Komise svým rozhodnutím ze dne 1. dubna 1987[1] uložila svým útvarům, aby přistoupily ke kodifikaci jakéhokoli předpisu nejpozději po jeho desáté změně, přičemž zdůraznila, že se jedná o minimální pravidlo a jednotlivé útvary by se měly v zájmu srozumitelnosti a přehlednosti předpisů snažit kodifikovat akty, za něž nesou odpovědnost, i v kratších intervalech.

3. Závěry předsednictví Evropské rady z Edinburku (prosinec 1992) toto potvrdily[2] a zdůraznily význam kodifikace, neboť skýtá právní jistotu ohledně otázky, která právní norma se v určitém okamžiku použije na daný právní vztah.

   Kodifikace musí proběhnout v plném souladu s obvyklým postupem přijímání aktů Unie.

   S ohledem na skutečnost, že v aktech podrobených kodifikaci nemohou být prováděny žádné podstatné změny, se Evropský parlament, Rada a Komise dohodly prostřednictvím interinstitucionální dohody ze dne 20. prosince 1994 na zkráceném postupu pro rychlé přijímání kodifikovaných aktů.

4. Účelem tohoto návrhu je provedení kodifikace směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003[3]. Směrnice nahradí různé akty, které jsou do ní začleněny[4]; zcela zachovává jejich obsah, a omezuje se tak pouze na jejich spojení a zapracování pouze takových formálních úprav, které vyžaduje samotná kodifikace.

5. Tento kodifikační návrh byl vypracován na základě předchozího konsolidovaného znění směrnice 2003/25/ES a jejích následných změn vyhotoveného ve všech úředních jazycích Úřadem pro publikace Evropské unie pomocí systému na zpracování dat. V případech, že bylo změněno číslování článků, je vztah mezi dřívějším a novým číslováním představen ve srovnávací tabulce uvedené v příloze V kodifikované směrnice.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Viz část A přílohu 3 uvedených závěrů.
3 Zařazeno do legislativního programu pro 2026.
4 Viz příloha IV část A tohoto návrhu.

↓ 2003/25/ES (přizpůsobený)

2026/0215 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro (kodifikované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek ⌦ 100 odst. 2 ⌫ této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[5],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[6],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

↓

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES[7] byla několikrát podstatně změněna[8]. V zájmu přehlednosti a srozumitelnosti by uvedená směrnice měla být kodifikována.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 1 (přizpůsobený)

(2) V rámci společné dopravní politiky mají být přijata opatření k ⌦ zajištění nezbytné úrovně bezpečnosti ⌫ bezpečnosti námořní osobní dopravy.

5 Úř. věst. C […], […], s. […].

6 Úř. věst. C […], […], s. […].

7 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/25/ES ze dne 14. dubna 2003 o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-roText s významem pro EHP (Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Viz příloha IV část A.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 2 (přizpůsobený)

(3) ⌦ Unie ⌫ si přeje přijmout veškerá vhodná opatření k zabránění námořním nehodám, které se týkají osobních lodí typu ro-ro a které mají za následek ztrátu lidských životů.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 4 (přizpůsobený)

(4) Osoby užívající osobní lodě typu ro-ro a posádka zaměstnaná na těchto lodích mají mít v celém ⌦ Unie ⌫ právo požadovat stejnou úroveň bezpečnosti bez ohledu na oblast, ve které je loď provozována.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 5 (přizpůsobený)

(5) S ohledem na rozsah mezinárodního trhu námořní osobní dopravy je akce na úrovni ⌦ Unie ⌫ nejúčinnější cestou ke ⌦ stanovení ⌫ minimální úrovně bezpečnosti pro lodě provozované v ⌦ Unii ⌫.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 6 (přizpůsobený)

(6) S ohledem na rozsah mezinárodního trhu námořní osobní dopravy je akce na úrovni ⌦ Unie ⌫ nejúčinnější cestou k zajištění minimální úrovně bezpečnosti pro lodě provozované v ⌦ Unii ⌫.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 3

(7) Funkční schopnost osobních lodí typu ro-ro při poškození následkem srážky, jak je určována normou pro stabilitu při poškození, je zásadním faktorem bezpečnosti cestujících a posádky, a je zejména významná při pátracích a záchranných činnostech. Nejnebezpečnější problém pro stabilitu osobní lodě typu ro-ro s uzavřenou palubou typu ro-ro vzniká při nahromadění značného množství vody na této palubě v důsledku poškození srážkou.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 7 (přizpůsobený)

(8) Obecné požadavky na stabilitu osobních lodí typu ro-ro při poškození byly na mezinárodní úrovni stanoveny v roce 1990 ⌦ konferencí smluvních států Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 ⌫ (⌦ úmluva ⌫ SOLAS) a byly zahrnuty do pravidla II-1/B/8 úmluvy SOLAS (norma SOLAS 90). Tyto požadavky jsou použitelné v celé ⌦ Unii ⌫, jelikož úmluva

SOLAS je přímo použitelná pro mezinárodní plavbu a Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES[9] je použitelná pro vnitrostátní plavbu.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 8 (přizpůsobený)

(9) ⌦ Požadavky na stabilitu při poškození stanovené ⌫ v normě SOLAS 90 implicitně zahrnují účinek vody, která vnikne na palubu typu ro-ro při mořském vlnobití, kdy vlny dosahují významné výšky přibližně 1,5 m.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 3 (přizpůsobený)

(10) Rezoluce č. 14 ⌦ „Regionální dohody o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro“ ⌫ ⌦ přijatá 29. listopadu 1995 konferencí smluvních států Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 ⌫ umožňuje členům IMO uzavřít regionální dohody, pokud se domnívají, že převažující podmínky na moři a ostatní místní podmínky vyžadují zvláštní požadavky na stabilitu v určené oblasti.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 10

(11) Osm zemí severní Evropy, včetně sedmi členských států, se ve Stockholmu dne 28. února 1996 dohodlo o zavedení vyšších norem stability pro osobní lodě typu ro-ro při poškození, aby vzaly v úvahu účinek nahromadění vody na palubě typu ro-ro a umožnily lodi přežít i za horšího mořského vlnobití, než stanoví norma SOLAS 90, až do významné výšky 4 m.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 11

(12) Podle uvedené dohody známé jako Stockholmská dohoda se zvláštní norma stability přímo vztahuje k námořní oblasti, kde je plavidlo provozováno, a zejména k významné výšce vln zaznamenané v oblasti provozu. Významná výška vln v oblasti provozu určuje stav vody na palubě pro automobily, který by nastal po výskytu škody způsobené nehodou.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 1 (přizpůsobený)

(13) Směrnice 2003/25/ES ⌦ stanovila ⌫ jednotnou úroveň zvláštních požadavků na stabilitu osobních lodí typu ro-ro, které zlepšují schopnost přežití tohoto typu plavidel při poškození následkem srážky a zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti pro cestující a posádku v kombinaci s požadavky ⌦ stanovenými v ⌫ v úmluvě SOLAS platné ke dni přijetí uvedené směrnice.

[9] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 20 (přizpůsobený)

(14) Zvláštní požadavky na stabilitu ⌦ stanovené ⌫ v této směrnici mají být založeny na metodě, která je stanovená v přílohách ke Stockholmské dohodě a která vypočítává stav vody na palubě ro-ro v důsledku poškození způsobeného srážkou. Tento výpočet zahrnuje dva hlavní parametry: zbývajícímu volný bok a významnou výšku vln v námořní oblasti, ve které je loď provozována.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 2 (přizpůsobený)

(15) IMO přijala dne 15. června 2017 rezoluci MSC.421(98), kterou se mění úmluva SOLAS a ⌦ stanoví ⌫ revidované požadavky na stabilitu osobních lodí při poškození. Tyto požadavky se vztahují i na osobní lodě typu ro-ro.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 5 (přizpůsobený)

(16) Požadavky stanovené ve směrnici 2009/45/ES ⌦jsou použitelné ⌫ na osobní lodě typu ro-ro. ⌦ Použití ⌫ požadavků na stabilitu podle úmluvy SOLAS ve znění rezoluce MSC.421(98) (SOLAS 2020) ⌦ by mělo vést ⌫ k významnému snížení rizika pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu více než 1 350 osob na palubě.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 7

(17) U osobních lodí typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, by mělo být nepovinné uplatňování požadavků úmluvy SOLAS 2020 podmíněno vyšší úrovní indexu R, než je úroveň definovaná v úmluvě SOLAS 2020, aby bylo dosaženo odpovídající úrovně bezpečnosti.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 6 (přizpůsobený)

(18) Dodržet ⌦ vyšší úroveň indexu R ⌫ stanovenou v této směrnici pro osobní lodě typu ro-ro, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, by byla u některých konstrukcí těchto lodí obtížné. Společnosti, které vlastní nebo provozují tyto lodě v liniové dopravě v Unii, by proto měly mít možnost uplatňovat požadavky na stabilitu platné před vstupem směrnice ⌦ Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/946[10] ⌫ v platnost.

(19) ⌦ Komise by měla deset let po vstupu směrnice (EU) 2023/946 v platnost posoudit, zda došlo k využití možnosti pro lodě typu, které mají osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, aby rozhodla, zda je nezbytná revize této

[10] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/946 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/25/ES, pokud jde o začlenění vylepšených požadavků na stabilitu a sladění uvedené směrnice s požadavky na stabilitu stanovenými Mezinárodní námořní organizací (Úř. věst. L 128, 15.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

směrnice. ⌫ Členské státy ⌦by měly ⌫ oznámit Komisi ⌦využití této možnosti ⌫ spolu s údaji týkajícími se dotčených lodí.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 8

(20) Za účelem zajištění nezbytné úrovně bezpečnosti by se zvláštní požadavky na stabilitu při poškození měly vztahovat i na stávající osobní lodě typu ro-ro, které nikdy neměly osvědčení v souladu se směrnicí 2003/25/ES a které jsou uváděny do liniové dopravy v Unii.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 17

(21) V zájmu zlepšit bezpečnost a zabránit narušení hospodářské soutěže mají být společné bezpečnostní normy stability použitelné pro všechny osobní lodě typu ro-ro, které na mezinárodních plavbách zajišťují liniovou dopravu do přístavu členského státu nebo z přístavu členského státu, bez ohledu na vlajku, pod níž plují.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 18

(22) Za bezpečnost lodí v prvé řadě odpovídá stát vlajky, a proto má každý členský stát zajišťovat soulad s bezpečnostními požadavky použitelnými pro osobní lodě typu ro-ro plujícími pod vlajkou tohoto členského státu.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 19 (přizpůsobený)

(23) Členské státy musí být rovněž zapojeny jako ⌦ přístavní ⌫ státy. Odpovědnosti vykonávané v rámci tohoto postavení jsou založeny na zvláštních odpovědnostech přístavního státu, které jsou plně v souladu s Úmluvou Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 21 (přizpůsobený)

(24) Každý členský stát má určit a zveřejnit významnou výšku vln v námořních oblastech, přes které plují osobní lodě typu ro-ro při liniové dopravě do jejich přístavů nebo z jejich přístavů. Pro mezinárodní trasy má být významná výška vln, je-li to použitelné a možné, stanovena dohodou mezi státy na obou koncích trasy.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 9

(25) Přístavní státy by měly v co největší možné míře spolupracovat s cílem sestavit seznam námořních oblastí uvedený v této směrnici, přičemž by měly přihlížet k svrchovanosti států nad námořními oblastmi spadajícími do jejich jurisdikce a k obecným zásadám mořského práva.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 10 (přizpůsobený)

(26) Evropská agentura pro námořní bezpečnost je Komisi nápomocna při účinném provádění směrnice 2003/25/ES a měla by usilovat o pokračování v této pomoci v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/2434[11].

↓ 2023/946 bod odůvodnění 11 (přizpůsobený)

(27) Členské státy by měly poskytovat údaje o každé nové osobní lodi typu ro-ro, která má osvědčení pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě pro liniovou dopravu v souladu s požadavky na stabilitu ⌦ stanovenými ⌫ v této směrnici, aby Komise mohla vyhodnotit provádění této směrnice a podat o něm zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Tyto údaje by měly být poskytovány v souladu se strukturou uvedenou v příloze III. Tyto údaje by měly být k dispozici pro všechny nové osobní lodě typu ro-ro, neboť musí splňovat požadavky pravděpodobnostní stability ⌦ stanovené ⌫ v úmluvě SOLAS 2020.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 22

(28) Každá osobní loď typu ro-ro provozující plavby v oblasti působnosti této směrnice by měla uchovávat na palubě osvědčení o shodě vydané správou státu vlajky, které má být přijímáno všemi ostatními členskými státy.

↓ 2019/1243 článek 1 a příloha bod IX odst. 4 (přizpůsobený)

(29) Za účelem přizpůsobení ⌦ této ⌫ směrnice technickému pokroku, vývoji na mezinárodní úrovni a zkušenostem získaným při jejím provádění by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh ⌦ této ⌫ směrnice. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[12]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

↓ 2003/25/ES bod odůvodnění 28 (přizpůsobený)

(30) Jelikož ⌦ cílů ⌫ ⌦ této směrnice ⌫ , totiž bezpečnosti lidského života na moři prostřednictvím zlepšením funkční schopnosti osobních lodí typu ro-ro následně po

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/2434 ze dne 26. listopadu 2025 o Evropské agentuře pro námořní bezpečnost a o zrušení nařízení (ES) č. 1406/2002 (Úř. věst. L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

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

poškození srážkou, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ⌦ ale ⌫ spíše jich, z důvodu rozsahu a účinků akce, může být lépe dosaženo na úrovni ⌦ Unie ⌫, může S ⌦ Unie ⌫ přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy ⌦ o Evropské unii ⌫. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení výše ⌦ uvedených cílů ⌫.

↓ 2023/946 bod odůvodnění 13 (přizpůsobený)

(31) Aby se zamezilo nepřiměřené administrativní zátěži pro vnitrozemské členské státy, které nemají žádné námořní přístavy ani osobní lodě typu ro-ro plující pod jejich vlajkou, které spadají do oblasti působnosti ⌦ této ⌫ směrnice, mělo by těmto členským státům být umožněno, aby se od ustanovení ⌦ této ⌫ směrnice odchýlily. To znamená, že členské státy, které splňují tuto podmínku, nejsou povinny směrnici ⌦ 2003/25/ES ⌫ provést.

↓

(32) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v příloze IV části B ve vnitrostátním právu a den jejich použitelnosti,

---

↓ 2003/25/ES

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je stanovit jednotnou úroveň zvláštních požadavků na stabilitu pro osobní lodě typu ro-ro, čímž se zlepší funkční schopnost osobních lodí při poškození následkem srážky a zajistí se vysoká úroveň bezpečnosti pro cestující a posádku.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

↓ 2023/946

1) „úmluvou SOLAS“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 a její změny v platném znění;

↓ 2023/946

2) „úmluvou SOLAS 90“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 naposledy pozměněná rezolucí MSC.117(74);

3) „úmluvou SOLAS 2009“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 naposledy pozměněná rezolucí MSC.216(82);

4) „úmluvou SOLAS 2020“ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 naposledy pozměněná rezolucí MSC.421(98);

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

5) „Stockholmskou dohodou“ dohoda uzavřená ve Stockholmu dne 28. února 1996 na základě rezoluce č. 14 ⌦ „Regionální dohody o zvláštních požadavcích na stabilitu osobních lodí typu ro-ro“ přijaté 29. listopadu 1995 konferencí smluvních států Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (Rezoluce č. 14 konference SOLAS z roku 1995) ⌫;

6) „osobní lodí typu ro-ro“ loď přepravující více než 12 cestujících, která má nákladní prostory typu ro-ro nebo prostory zvláštní kategorie definované v pravidle II-2/3 úmluvy SOLAS;

↓ 2023/946

7) „stávající osobní lodí typu ro-ro“ osobní loď typu ro-ro, jejíž kýl byl položen nebo která je v podobném stádiu stavby přede dnem 5. prosince 2024; přičemž podobným stádiem stavby se rozumí stádium, v němž:

   a) započala stavba, kterou lze ztotožnit s konkrétní lodí, a

   b) započala montáž této lodě zahrnující nejméně 50 tun nebo 1 % odhadované hmoty všeho stavebního materiálu, podle toho, která hodnota je nižší;

8) „novou osobní lodí typu ro-ro“ osobní loď typu ro-ro, která není stávající lodí typu ro-ro;

↓ 2003/25/ES

9) „cestujícím“ každá osoba jiná než velitel lodi a členové posádky nebo jiné osoby zaměstnané nebo působící na palubě lodi v jakékoli funkci pro potřeby této lodi a jiná než dítě mladší jednoho roku;

↓ 2023/946

10) „liniovou dopravou“ řada plaveb osobních lodí typu ro-ro provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z jednoho a téhož přístavu a do něj bez mezipřistání:

   a) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo

   b) s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

↓ 2003/25/ES

11) „správou státu vlajky“ příslušné orgány státu, pod jehož vlajkou je osobní loď typu ro-ro oprávněna plout;

↓ 2023/946

12) „přístavním státem“ členský stát, do jehož přístavů nebo z jehož přístavů osobní loď typu ro-ro provozuje liniovou dopravu;

↓ 2003/25/ES

13) „mezinárodní plavbou“ námořní plavba z přístavu členského státu do přístavu mimo členský stát nebo naopak;

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

14) „zvláštními požadavky na stabilitu“ požadavky na stabilitu uvedené v článku 6 ⌦ této směrnice ⌫;

↓ 2003/25/ES

15) „významnou výškou vln“ (nebo H_s) průměrná výška nejvyšší jedné třetiny vln zaznamenaných během určitého období;

16) „zbývajícím volným bokem“ (nebo f_r) nejmenší vzdálenost mezi poškozenou palubou typu ro-ro a konečnou vodoryskou na poškozeném místě bez ohledu na dodatečný účinek mořské vody nahromaděné na zaplavené palubě typu ro-ro;

↓ 2023/946

17) „společností“ vlastník osobní lodě typu ro-ro nebo jakákoli jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce plavidla bez posádky, který od vlastníka převzal odpovědnost za provoz osobní lodi.

↓ 2003/25/ES

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na všechny osobní lodě typu ro-ro, bez ohledu na jejich vlajku, provozující liniovou dopravu na mezinárodních plavbách do přístavu členského státu nebo z přístavu členského státu.

↓ 2023/946

2. Každý členský stát jednající jako přístavní stát zajistí, aby osobní lodě typu ro-ro plující pod vlajkou státu, jenž není členským státem, v celém rozsahu dodržovaly požadavky této směrnice před tím, než budou moci uskutečňovat liniovou dopravu z přístavů nebo do

přístavů uvedeného členského státu v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110[13].

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

3. Členské státy, které nemají námořní přístavy a které nemají žádné osobní lodi typu ro-ro plující pod jejich vlajkou, jež spadají do oblasti působnosti této směrnice, se mohou odchýlit od ustanovení této směrnice, s výjimkou povinnosti stanovené v druhém pododstavci.

Členské státy, které zamýšlejí využít této odchylky, sdělí Komisi do 5. prosince 2024, zda byly splněny podmínky, a oznámí Komisi všechny následné změny. Takové členské státy nesmí povolit osobním lodím typu ro-ro, jež spadají do oblasti působnosti této směrnice, plout pod jejich vlajkou, dokud ve svém vnitrostátním právu neprovedou a neuplatní směrnici ⌦ 2003/25/ES ⌫.

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

Článek 4

Významná výška vln

Při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu ⌦ stanovených ⌫ v oddílu A přílohy I se pro určení úrovně vody na palubě pro automobily použije významná výška vln. Hodnoty významné výšky vln jsou ty, které nejsou za rok překročeny s pravděpodobností více než 10 %.

↓ 2003/25/ES

Článek 5

Námořní oblasti

↓ 2023/946

1. Přístavní státy sestaví a aktualizují seznam námořních oblastí, přes které osobní lodě typu ro-ro provozují liniovou dopravu do jejich přístavů nebo z nich, s uvedením odpovídajících hodnot významné výšky vln v těchto oblastech.

↓ 2003/25/ES (přizpůsobený)

2. Námořní oblasti a použitelné hodnoty významné výšky vln v těchto oblastech ⌦ uvedené v odstavci 1 ⌫ jsou vymezeny dohodou mezi členskými státy nebo, kde je to vhodné či možné, mezi členskými státy a třetím zeměmi na obou koncích námořní trasy. Jestliže lodní trasa křižuje více než jednu námořní oblast, musí daná loď vyhovovat zvláštním požadavkům na stabilitu pro nejvyšší hodnotu významné výšky vln zjištěnou pro tyto oblasti.

[13] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

3. Seznam ⌦ uvedený v odstavci 1 ⌫ se zveřejní ve veřejné databázi dostupné na internetové stránce příslušného námořního orgánu. Umístění této informace a každá aktualizace seznamu a důvody pro ni se sdělují Komisi.

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

Článek 6

Zvláštní požadavky na stabilitu

1. Aniž je dotčeno uplatňování směrnice 2009/45/ES, musí nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu více než 1 350 osob na palubě splňovat zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2020.

2. Nové osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě musí podle rozhodnutí společnosti splňovat:

a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, nebo

b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice.

U každé takové lodi oznámí správa státu vlajky Komisi ve lhůtě dvou měsíců ode dne vydání osvědčení uvedeného v článku 7 výběr možnosti uvedené v prvním pododstavci a k tomuto oznámení přiloží údaje uvedené v příloze III.

3. Při uplatňování požadavků stanovených v oddíle A přílohy I se členské státy řídí obecnými zásadami uvedenými v příloze II, pokud je to proveditelné a slučitelné s konstrukcí dané lodě.

4. Stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu více než 1 350 osob na palubě, které společnost nasadí do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj po dni 5. prosince 2024 a které neměly nikdy osvědčení podle této směrnice, musí podle rozhodnutí společnosti splňovat:

a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2020, nebo

b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, spolu s požadavky stanovenými v kapitole II-1 části B úmluvy SOLAS 2009.

Použité požadavky na stabilitu musí být uvedeny v osvědčení lodě ⌦ uvedeném v ⌫ článku 7.

5. Stávající osobní lodě typu ro-ro s osvědčením pro přepravu maximálně 1 350 osob na palubě, které společnost nasadí do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj po dni 5. prosince 2024 a které neměly nikdy osvědčení podle této směrnice, musí podle rozhodnutí společnosti splňovat:

a) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I této směrnice, nebo

b) zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle B přílohy I této směrnice.

Použité požadavky na stabilitu musí být uvedeny v osvědčení lodě uvedeném v článku 7.

6. Stávající osobní lodě typu ro-ro, které byly nasazeny do liniové dopravy do přístavu členského státu nebo z něj do dne 5. prosince 2024, musí nadále splňovat zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v příloze I ve znění před vstupem směrnice (EU) 2023/946 v platnost.

↓ 2023/946

Článek 7

Osvědčení

1. Všechny nové a stávající osobní lodě typu ro-ro plující pod vlajkou členského státu musí uchovávat na palubě osvědčení potvrzující dodržení zvláštních požadavků na stabilitu uvedených v článku 6.

Osvědčení vydává správa státu vlajky a lze je sloučit s jinými souvisejícími osvědčeními. U osobních lodí typu ro-ro, které splňují zvláštní požadavky na stabilitu stanovené v oddíle A přílohy I, musí být v osvědčení uvedena významná výška vln, do níž loď plní zvláštní požadavky na stabilitu.

Osvědčení zůstává platné tak dlouho, dokud je osobní loď typu ro-ro provozována v oblasti o stejné nebo nižší hodnotě významné výšky vln.

2. Každý členský stát jednající jako přístavní stát uzná osvědčení vydaná v souladu s touto směrnicí jiným členským státem.

3. Každý členský stát jednající jako přístavní stát přijímá osvědčení vydaná třetí zemí, která osvědčují, že osobní loď typu ro-ro vyhovuje zvláštním požadavkům na stabilitu stanoveným v této směrnici.

↓ 2023/946 (přizpůsobený)

Článek 8

Sezónní a jiný krátkodobý provoz

1. Jestliže si společnost provozující celoroční liniovou dopravu přeje po kratší období nasadit na uvedenou liniovou dopravu další osobní lodě typu ro-ro, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději jeden měsíc předtím, než uvedené lodě začnou být na této liniové dopravě provozovány.

2. Avšak v případech, kdy v návaznosti na nepředvídané okolnosti ⌦ musí ⌫ být v zájmu kontinuity služby urychleně nasazena náhradní osobní loď typu ro-ro, použije se místo oznamovací povinnosti podle odstavce 1 ustanovení čl. 4 odst. 4 směrnice (EU) 2017/2110 a bod 1.3 přílohy XVII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES[14].

3. Jestliže si společnost přeje sezónně provozovat liniovou dopravu po kratší období nepřevyšující šest měsíců za rok, oznámí to příslušnému orgánu přístavního státu nebo přístavních států nejpozději tři měsíce před tím, než se tento provoz uskuteční.

4. U osobních lodí typu ro-ro, které splňují zvláštní požadavky ⌦na stabilitu ⌫ stanovené v oddíle A přílohy I a jejichž provoz ve smyslu odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku uskutečňuje za podmínek nižší významné výšky vln, než jaké jsou stanoveny pro stejnou námořní oblast pro celoroční provoz, může příslušný orgán při uplatňování zvláštních požadavků na stabilitu ⌦ stanovených ⌫ v oddíle A přílohy I použít pro určení výšky vody na palubě hodnotu významné výšky vln použitelnou pro toto kratší období. Hodnota významné výšky vln

[14] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

použitelná pro toto kratší období se dohodne mezi členskými státy nebo, kde je to vhodné a možné, mezi členskými státy a třetími zeměmi na obou koncích trasy.

5. Poté, co příslušný orgán přístavního státu nebo přístavních států provoz ve smyslu odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku schválí, musí osobní loď typu ro-ro, která tento provoz uskutečňuje, uchovávat na palubě osvědčení potvrzující dodržení ustanovení této směrnice, jak stanoví čl. 7 odst. 1.

↓ 2019/1243 (přizpůsobený)

Článek 9

Změna příloh

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10, kterými se mění přílohy za účelem zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni, zejména v ⌦ Mezinárodní námořní organizaci ⌫ (IMO), a za účelem zlepšení účinnosti této směrnice na základě zkušeností a technického pokroku.

Článek 10

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 9 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 26. července 2019. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 9 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 9 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

↓ 2003/25/ES (přizpůsobený)

Článek 11

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce použitelná při porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění, aby tato pravidla byla uplatňována. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

↓ 2023/946

Článek 12

Přezkum

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě do dne 5. června 2033. Informace založené na oznámeních uvedených v čl. 6 odst. 2 se zpřístupní v anonymizované podobě.

↓

Článek 13

Zrušení

Směrnice 2003/25/ES ve znění směrnic uvedených v části A přílohy IV, se zrušuje, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IV ve vnitrostátním právu a den jejich použitelnosti.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

↓ 2003/25/ES (přizpůsobený)

Článek 14

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost ⌦ dvacátým ⌫ dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 15

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament *předseda*	*Za Radu* *předseda*