

Briuselis, 2022 m. vasario 21 d.
(OR. en)

6405/22

Tarpinstitucinė byla:
2022/0036 (COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2022 m. vasario 18 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2022) 53 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria dėl patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimo ir suderinimo su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 53 final.

Pridedama: COM(2022) 53 final



Briuselis, 2022 02 18
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria dėl patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimo ir suderinimo su Tarptautinės
jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais iš dalies keičiama Direktyva
2003/25/EB**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2022) 29 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Pasiūlymas susijęs su 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/25/EB dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų¹ keitimu.

Pagal savo Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) ir geresnio reglamentavimo darbotvarę, Komisija, atlikusi ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikrą², iš karto ėmėsi tolesnių su ja susijusių veiksmų – 2017 m. pristatė tris pasiūlymus dėl tų teisės aktų dalinio keitimo. 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė direktyvas (ES) 2017/2108³, 2017/2109⁴ ir 2017/2110⁵.

Tarp teisės aktų, kurių tinkamumo patikra atlikta, buvo ir Direktyva 2003/25/EB, kuria reguliuojami specialieji ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimai. Tačiau pasiūlymo dėl jos keitimo Komisija nepateikė, nes tuo metu Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO) vyko diskusijos dėl apgadintų laivų stovumo standartų. Priėmus peržiūrėtas tarptautines taisykles⁶, Komisija dabar yra pasirengusi pateikti pasiūlymą dėl ES apgadintų laivų stovumo reikalavimų dalinio keitimo.

Bendras ES keleivinių laivų saugos teisės aktų peržiūros tikslas – supaprastinti ir racionalizuoti esamą reguliavimo sistemą, siekiant i) išlaikyti ES taisykles, kai tai būtina ir proporcinga, ii) užtikrinti tinkamą jų įgyvendinimą ir iii) pašalinti galimą įpareigojimų dubliavimąsi ir susijusių teisės aktų neatitikimus. Visa apimantis peržiūros tikslas – sukurti aiškia, paprastą ir šiuolaikišką teisinę sistemą, kurią būtų galima lengviau įgyvendinti, stebėti ir užtikrinti jos vykdymą taip padidinant bendrą saugos lygį.

Tarptautiniais reisais, įskaitant reisu tarp dviejų valstybių narių, plaukiojantiems laivams taikomos tarptautinės konvencijos (priklausančios IMO kompetencijai) ir tam tikros ES taisyklės. Pagrindinė su sauga susijusi konvencija yra 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) ir jos 1988 m. protokolai. SOLAS 90 (kaip apibrėžta direktyvos tekste su visais taikytiniais pakeitimais) išdėstyti bendrieji stovumo reikalavimai buvo nustatyti deterministiniu pagrindu ir įtraukti į SOLAS konvencijos II-1 skyriaus B dalies 8 taisyklę. Šie reikalavimai taikytini visoje Sąjungoje, nes tarptautiniams reisams tiesiogiai taikoma SOLAS Konvencija, o vidaus reisams – 2009 m. gegužės 6 d.

¹ OL L 123, 2003 5 17, p. 22.

² Apie patikros rezultatus Europos Parlamentui ir Tarybai pranešta 2015 m. spalio 16 d. (COM(2015) 508).

³ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2108, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 315, 2017 11 30).

⁴ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2109, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams (OL L 315, 2017 11 30, p. 52).

⁵ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariasis paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

⁶ Taisyklės, įtvirtintos 1974 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74) su pakeitimais (su 2020 m. pakeitimais toliau – SOLAS 2020).

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (nauja redakcija)⁷.

Be tarptautinių reikalavimų, keleiviniams laivams, ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiems laivams taikomos specialios ES taisyklės. Direktyvoje 2003/25/EB nustatyti apgadintų ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimai, taikomi visiems reguliarioms paslaugoms į valstybių narių uostus ir iš jų teikiantiems ro-ro keleiviniams laivams, plaukiojantiems tarptautiniais reisais, neatsižvelgiant į jų vėliavą. Jais siekiama užtikrinti jų stovumą po apgadinimo ir taip padidinti šio tipo laivų neskežtamumą, kai jie apgadinami dėl susidūrimo. Po 1994 m. rugsėjo 28 d. įvykusios keltų „Estonia“ katastrofos aštuonios Europos šalys, įskaitant septynias valstybes nares, ėmėsi iniciatyvos (1996 m. vasario 28 d. Stokholmo susitarimas) nustatyti griežtesnį apgadintų ro-ro keleivinių laivų stovumo standartą, kad būtų atsižvelgiama į ro-ro denyje susikaupusio vandens poveikį ir kad laivas galėtų išsilaikyti dar sunkesnėmis sąlygomis, nei nustatyta pagal SOLAS 90 standartą, t. y. esant iki 4 m kontrolinio aukščio bangoms. Atsižvelgdama į šią iniciatyvą Komisija pateikė direktyvos pasiūlymą ir Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Direktyvą 2003/25/EB.

ES specialieji stovumo reikalavimai papildė SOLAS apgadinto laivo stovumo reikalavimus, kad būtų atsižvelgiama į apgadinto laivo ro-ro denyje susikaupusį vandenį, kurio kiekis priklauso nuo viršvandeninio borto apgadinimo ir kontrolinio bangų aukščio plaukimo zonoje. Direktyvoje 2003/25/EB nustatyti reikalavimai taip pat pagal Direktyvą 2009/45/EB taikomi Europos Sąjungos viduje paslaugas teikiantiems ro-ro keleiviniams laivams. Pagal pastarąją direktyvą laivai ir jūrų zonos skirstomi į keturias kategorijas (A, B, C ir D) pagal atstumą nuo kranto ir kritinį bangų aukštį. A, B ir C klasių ro-ro keleiviniams laivams turi būti taikomi Direktyvos 2003/25/EB reikalavimai.

Pagal programą REFIT atlikus keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikrą, pateikta rekomendacija įvertinti galimybę specialiujų ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimų ES reguliavimo principus suderinti su tarptautiniais teisės aktais su sąlyga, kad būtų išlaikytas ne mažesnis kaip Direktyva 2003/25/EB nustatytas dabartinis saugos lygis.

Turint omenyje peržiūrėtos SOLAS konvencijos (nuo 2020 m. taikomos redakcijos) reikalavimų ir ro-ro keleiviniams laivams taikomų ES specialiujų apgadinto laivo stovumo reikalavimų skirtumus, atliktas Direktyvos 2003/25/EB reikalingumo ir pridėtinės vertės vertinimas, per kurį buvo nagrinėjama, ar SOLAS konvencijos reikalavimais užtikrinamas toks pat saugos lygis.

Remiantis pagal programą REFIT Komisijos atliktos tinkamumo patikros išvadomis ir atsižvelgiant į tarptautinio lygmens pokyčius, Komisijai buvo pavesta įvertinti galimybę pateikti pasiūlymą dėl ro-ro keleiviniams laivams taikomų ES specialiujų apgadinto laivo stovumo reikalavimų dalinio keitimo arba panaikinimo remiantis tarptautiniais standartais, jei pastarieji būtų Sąjungai priimtinais atnaujinti (po 2020 m.). Šiuo tikslu atliktas ekspertinis tyrimas, kurio metu buvo analizuojamos techninės ir politinės galimybės, t. y. įvairios galimybės, susijusios su privalomuoju skirstymu į skyrius indeksu R, bangų aukščio ribomis, nustatytomis Direktyva 2009/45/EB pagal tikimybinę koncepciją, ir papildomų deterministinių reikalavimų alternatyvomis. Tyrime taip pat įvertinta, ar Direktyvoje 2003/25/EB nustatyti reikalavimai išliktų aktualūs, kol nepaaiškėtų, kad atitinkami tarptautinio lygmens saugos lygiai yra lygiaverčiai arba aukštesni.

Be techninių įvairių tipų apgadintų laivų stovumo apskaičiavimo sprendimų, ekspertinio tyrimo rezultatai taip pat davė pagrindą rekomendacijai neatsižvelgti į bangų aukščio ribas

⁷ OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

tikimybinėje koncepcijoje. Su tyrimui atrinktais laivais susiję skaičiavimai neparodė, kad bangų aukščio ribos, kuriomis grindžiamas normalizuotas koeficientas s arba tikėtinas kritinis bangų aukštis, turi reikšmingą poveikį bendram nesąžiningumui, išreikštam indeksu A . Todėl nėra prasmės įvesti atskirus reikalavimus dėl eksploatacinių bangų aukščio ribų taikymo nustatant apgadinto laivo stovumą tikimybinėje koncepcijoje.

Atsižvelgiant į tyrimo rezultatus ir turint omenyje bendrą tikslą supaprastinti ir racionalizuoti ES keleivinių laivų saugos reguliavimo sistemą, parengtas pasiūlymas dėl Direktyvos 2003/25/EB dalinio keitimo. Konkretūs direktyvos peržiūros tikslai:

- užtikrinti kuo didesnę derėjimą su neseniai atnaujintais tarptautiniais apgadinto laivo stovumo standartais keleiviniams laivams, dėl kurių susitarta IMO;
- sumažinti painumą ir techninę bei administracinę naštą, atsiradusius pirmiausia dėl dviejų skirtingų apgadintų ro-ro keleivinių laivų nesąžiningumo vertinimo sistemų;
- sumažinti apibrėžčių ir reikalavimų dviprasmiškumą, jei įmanoma, atsižvelgiant į iš dalies pakeistą Direktyvą 2009/45/EB ir
- panaikinti pasenusias nuostatas dėl nebeaktualių arba nebegaliojančių tarptautinės teisės priemonių.

Aiškumo ir nuoseklumo sumetimais šiuo pasiūlymu taip pat atnaujinamos įvairios apibrėžtys ir nuorodos į atitinkamus ES teisės aktus bei SOLAS taisykles.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pasiūlymas visiškai atitinka tris 2017 m. gruodžio mėn. priimtas iš dalies keičiančiąsias direktyvas dėl keleivinių laivų saugos – (ES) 2017/2108, 2017/2109 ir 2017/2110. Juo taip pat užtikrinamas suderinamumas su Direktyva 2009/16/EB⁸ dėl uosto valstybės kontrolės. Pasiūlymas visiškai atitinka tinkamumo patikros rekomendacijas ir 2011 m. paskelbtą baltąją knygą dėl transporto ateities⁹, kurioje pripažįstama, kad būtina modernizuoti galiojančią ES keleivinių laivų saugos teisės aktų sistemą.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymas parengtas pagal Komisijos programą REFIT ir juo prisidedama prie geresnio reglamentavimo darbotvarkės, nes užtikrinama, kad galiojantys teisės aktai būtų paprasti ir aiškūs, jais nebūtų sukurta nereikalingos naštos ir būtų neatsiliekiama nuo politinės, socialinės ir technologinės raidos. Juo taip pat prisidedama prie 2018 m. jūrų transporto strategijos tikslų įgyvendinimo, nes užtikrinama keltais teikiamų reguliariojo keleivinio ES vidaus transporto paslaugų kokybė.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Iš dalies keičiančiosios direktyvos teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis, kurioje numatytos transporto saugos gerinimo priemonės ir konkrečios jūrų transporto nuostatos.

⁸ Ten pat.

⁹ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144).

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Tarybos prašymu¹⁰ ES keleivinių laivų saugos teisės aktai daugiausia sumodeliuoti ir parengti remiantis tarptautiniais reikalavimais ir reaguojant į dideles avarijas (pvz., „Herald of Free Enterprise“ ir „Estonia“ katastrofas). Kai kurie Sąjungos lygmens aspektai yra griežtesni už IMO konvencijose nustatytus tarptautinius standartus, tokie yra ir Direktyvoje 2003/25/EB nustatyti apgadinto laivo stovumo reikalavimai ro-ro laivams.

Daugumai valstybių narių, išskyrus keturias žemynines valstybes, keleivinių laivų saugos teisės aktai taikomi kaip vėliavos valstybėms ir uosto valstybėms.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas parengtas atsižvelgiant į naujausius tarptautinio lygmens pokyčius ir Komisijos techninio tyrimo, kuriame palygintos Direktyvoje 2003/25/EB ir SOLAS 2020 nustatytos reguliavimo sistemos ieškant galimo saugos atotrūkio tarp abiejų taisyklių rinkinių ir pagrindžiant juos įrodymais, rezultatus. Komisija taip pat nustatė, įvertino ir apsvarstė alternatyvias priemones, kuriomis būtų galima tokį atotrūkį panaikinti (į didesnės saugos pusę), atsižvelgiant į bendrą laivo nesukęstumą.

Pasiūlymas, kuriuo siekiama iš dalies pakeisti naujai pastatytiems ir naujai sertifikuotiems ro-ro keleiviniams laivams taikomus apgadinto laivo stovumo reikalavimus, pašalinti dubliavimąsi ir pasenusias apibrėžtis bei nuorodas laikomas vienintele proporcinga ir nuoseklia galimybe. Juo užtikrinama, kad dabartinis aukštas saugos lygis nesumažėtų.

Vadovaujantis proporcingumo principu, direktyva išlieka tinkamiausia teisės akto rūšis minėtiems tikslams pasiekti. Ja nustatomi bendrieji principai ir saugos lygiai, užtikrinamas jų laikymasis, tačiau kiekvienai valstybei narei paliekama laisvė pasirinkti, kokias praktines ir technines procedūras taikyti. Taigi kiekvienai valstybei narei tenka atsakomybė nuspręsti dėl geriausiai jos vidinę sistemą atitinkančių įgyvendinimo priemonių. Direktyva taip pat užtikrinama, kad šiame pasiūlyme numatytas supaprastinimo tikslas būtų kuo geriau įgyvendintas, nors jo galutinį mastą įgyvendinimo metu nustatys kiekviena valstybė narė.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siekiant užtikrinti aiškų ir nuoseklų teisės aktų rengimą, tinkamiausiu teisiniu sprendimu laikoma iš dalies keičiančioji direktyva.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Nuostatų tinkamumo patikra parodė, kad pagrindiniai ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tikslai, susiję su keleivių sauga, iš esmės yra tinkamai įgyvendinami ir tebėra labai aktualūs. Sukūrus ES keleivinių laivų saugos teisinę sistemą visoje Sąjungoje išgalėjo bendras keleivinių laivų saugos lygis ir lygios sąlygos visiems operatoriams, be to, padaugėjo laivų perdavimo tarp valstybių narių atvejų. Tačiau atlikus tinkamumo patikrą paaiškėjo, kad saugos lygį būtų galima dar labiau padidinti, o tam tikrus teisės aktų reikalavimus padaryti veiksmingesnius ir proporcingesnius. Buvo pateiktos rekomendacijos supaprastinti, aiškiau išdėstyti ir panaikinti dviprasmiškus, pasenusius ar besidubliuojančius reikalavimus.

¹⁰ 1994 m. gruodžio 22 d. Tarybos rezoliucija dėl ro-ro tipo keleivinių keltų saugos (94/C 379/05) (OL C 379, 1994 12 31, p. 8).

Konkrečiai dėl apgadinto laivo stovumo reikalavimų, po tinkamumo patikros pateikta rekomendacija įvertinti galimybę pateikti pasiūlymą dėl ro-ro keleiviniams laivams taikomų ES specialiųjų apgadinto laivo stovumo reikalavimų dalinio keitimo arba panaikinimo remiantis patobulintais tarptautiniais standartais.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Kadangi numatomas pasiūlymas yra techninio pobūdžio, nuspręsta, kad tikslinės konsultacijos yra tinkamiausia priemonė. Su nacionaliniais ekspertais konsultuotasi Keleivinių laivų saugos ekspertų grupėje. Vykstant užsakomajam techniniam tyrimui buvo surengti du praktiniai seminarai, į kuriuos pakviesti dalyvauti visų valstybių narių, sektoriaus ir keleivių asociacijų atstovai.

Techninio tyrimo, kurį Komisija užsakė norėdama parengti šią peržiūrą, rezultatai pateikiami prie pasiūlymo pridedamame Komisijos tarnybų darbiname dokumente. Pasiūlytai laivų pajėgumu grindžiamai apgadinto laivo stovumo reikalavimų struktūrai pritarė didžioji dauguma nacionalinių ekspertų. Remiantis atidžiai peržiūrėtomis nacionalinių ekspertų ir suinteresuotųjų šalių pastabomis, į pasiūlymą įtrauktos laikinos alternatyvos naujai pastatytiems laivams, sertifikuotiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų. Šių dviejų galimybių naudojimas būtų įvertintas praėjus dešimčiai metų nuo dalinio keitimo įgyvendinimo.

Visos nacionalinių ekspertų ir pramonės suinteresuotųjų subjektų pastabos ir pasiūlymai, pateikti ekspertų grupės posėdžiuose vykusių diskusijų metu, buvo įvertinti atsižvelgiant į visa apimančią tikslą užtikrinti, kad būtų išlaikytas bent esamas saugos lygis.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Šioje peržiūroje daugiausia remiamasi duomenimis, surinktais atliekant tinkamumo patikrą, apie kurią pateikta ataskaita – Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“, priimtas 2015 m. spalio 16 d.¹¹

Rengiant šį paprastinimo pasiūlymą, be duomenų ir konsultacijų, susijusių su tinkamumo patikra, taip pat reikėjo techninių ir teisinių ekspertų pagalbos suformuluoti konkrečias technines apibrėžtis ir parengti aiškų teisės akto projektą. Ekspertinės žinios surinktos pačioje Komisijoje, bendradarbiaujant su Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) ir Keleivinių laivų saugos ekspertų grupe. Jos pateiktos prie šio pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente.

- **Poveikio vertinimas**

Pasiūlymas yra tiesioginis tinkamumo patikros, per kurią nustatyta, kokius aspektus reikėtų suderinti ir supaprastinti, ir įvertintas paprastinimo potencialas, rezultatas. Kaip pabrėžta Komisijos tarnybų darbiname dokumente, šis pasiūlymas yra labai techninio pobūdžio. Jis grindžiamas techninio tyrimo, atlikto bendradarbiaujant su itin specializuotais ekspertais, turinčiais konkrečių žinių šioje srityje, rezultatais. Be to, šia iniciatyva numatomas suderinimas su IMO nustatytomis tarptautinėmis taisyklėmis. Laikantis Komisijos geresnio reglamentavimo gairių, visapusiškas poveikio vertinimas nebuvo atliktas.

Vis dėlto kartu su šiuo pasiūlymu teikiamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame atkartojamos tinkamumo patikros rekomendacijos ir siūlomi sprendimai paaiškinami

¹¹ SWD(2015) 197.

techniniu bei teisiniu aspektais. Jame taip pat pateikiama Komisijos techninio tyrimo, atlikto šiai iniciatyvai pagrįsti, santrauka.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pagrindinis šio pasiūlymo tikslas – sumažinti su apgadinto laivo stovumo reikalavimais susijusį painumą ir techninę bei administracinę naštą, atsiradusius pirmiausia dėl dviejų skirtingų apgadintų ro-ro keleivinių laivų neskežtamumo vertinimo sistemų. Juo taip pat siekiama kuo didesnio derėjimo su neseniai atnaujintais tarptautiniais apgadinto laivo stovumo standartais keleiviniams laivams, dėl kurių susitarta IMO. Numatomas suderinimas su tarptautinėmis taisyklėmis ir supaprastinimas padės racionalizuoti laivų statybos bendrovėms ir operatoriams tenkančią skaičiavimo naštą.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Pagal Geresnio reglamentavimo gaires¹², įgyvendinimo planai labai techninio pobūdžio direktyvoms nereikalingi.

Iš dalies keičiančiosios direktyvos projekte kai kurių kategorijų laivams pasiūlyti alternatyvūs techniniai sprendimai, todėl valstybėms narėms nustatyta atitinkama stebėsenos ir ataskaitų teikimo tvarka. Pagrindiniai duomenys apie naujai pastatytus laivus ir apskaičiuoti apgadinto laivo stovumo duomenys bus renkami ir vertinami padedant Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA). Praėjus dešimčiai metų nuo peržiūrėtų reikalavimų įgyvendinimo pradžios bus atliktas vertinimas ir peržiūrėta direktyva.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamųjų dokumentų pateikti nereikia: nors iš dalies pakeisti direktyvos reikalavimai yra techninio pobūdžio, jie nėra sudėtingi juos vykdydysiantiems subjektams.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Iš dalies keičiančiosios direktyvos projekto 1 straipsnis yra pagrindinė jos dalis ir jame pateikiami įvairių Direktyvos 2003/25/EB nuostatų pakeitimai.

Tikslas, taikymo sritis ir apibrėžtys

1 punktu iš dalies keičiamos kai kurių dabartinių terminų, pvz., „esamas laivas“, „naujas laivas“, „reguliarios paslaugos“, „uosto valstybė“ ir „specialieji stovumo reikalavimai“, apibrėžtys.

Kontrolinis bangų aukštis

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

2 punktu geriau apibrėžiama kontrolinio bangų aukščio sąvoka ir nustatoma, kad ji taikoma tik tiems laivams, kurie atitinka Direktyvos 2003/25/EB I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius apgadinto laivo stovumo reikalavimus.

Jūrų zonos

3 punktu supaprastintas valstybių narių įpareigojimas skelbti savo jūrų zonų sąrašus ir kontrolinio bangų aukščio vertes.

Specialieji stovumo reikalavimai

4 punktu išdėstomi peržiūrėti specialieji stovumo reikalavimai. Šios taisyklės skirstomos a) pagal datą, kada sukonstruotas laivo kilis arba prieitas panašus laivo statybos etapas, ir b) pagal laivo keleivių vežimo pajėgumą. Esami ir jau sertifikuoti laivai ir toliau taikys dabartinius reikalavimus, o naujai pastatyti ir naujai sertifikuoti laivai, pradedantys teikti reguliarias paslaugas ES, turės atitikti atnaujintas tarptautines taisykles (nustatytas SOLAS 2020 laivams, galintiems vežti daugiau kaip 1 350 asmenų) kartu su specialiu ES reikalavimu dėl indekso R (SOLAS 2020 ir 3-iosios SDC pakomitečio sesijos svarstymai dėl indekso R vertės lygio, taikomo laivams, galintiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų).

Pereinamuoju dešimties metų laikotarpiu laivams, galintiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, numatytos dvi stovumo reikalavimų alternatyvos – dabartinės I priedo A skirsnyje nustatytos taisyklės arba atnaujintos I priedo B skirsnyje nustatytos taisyklės. Pasibaigus dešimties metų laikotarpiui, bus įvertintas šių dviejų galimybių naudojimas ir atitinkamai peržiūrėta direktyva.

5 punktu išbraukiamos nereikalingos nuostatos dėl specialiųjų stovumo reikalavimų įvedimo – proceso, vykusio po Direktyvos 2003/25/EB priėmimo.

6 punktu išdėstomi būtini su sertifikatais susijusių nuostatų pakeitimai. Šie pakeitimai susiję su naujo B skirsnio įtraukimu į Direktyvos 2003/25/EB I priedą ir pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2017/2110, kuria atsisakyta priimančiosios valstybės sąvokos ją pakeičiant terminu „uosto valstybė“.

7 punktu iš dalies keičiamos nuostatos, susijusios su sezoniniu ir trumpalaikiu paslaugų teikimu (atsižvelgiant į priimančiosios valstybės sąvokos pakeitimą uosto valstybės sąvoka) ir su ribotu kontrolinio bangų aukščio koncepcijos taikymu laivams, atitinkantiems I priedo A skirsnyje nustatytus stovumo reikalavimus.

8 punktu nustatoma, kad praėjus dešimčiai metų nuo peržiūrėtų stovumo reikalavimų priėmimo turi būti atliekama jų įgyvendinimo peržiūra.

9 punkte nurodomos dabartinių stovumo reikalavimų nuostatos, kurios turi būti oficialiai patikslintos I priedo A skirsnyje.

10 punktu I priedo B skirsnyje nustatomi nauji specialieji stovumo reikalavimai.

11 punktu įtraukiamas naujas III priedas, kuriame nustatomi techniniai duomenys, kuriuos valstybės narės turi pateikti Komisijai apie visus naujai pastatytus ir naujai sertifikuotus ro-ro keleivinius laivus, pradedančius teikti reguliarias paslaugas Sąjungoje. Šie duomenys bus naudojami vertinant iš dalies pakeistos Direktyvos 2003/25/EB įgyvendinimą.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimo ir suderinimo su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹³,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁴,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB¹⁵ nustatomi vienodo lygio specialieji stovumo reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams, kuriuos taikant kartu su direktyvos priėmimo dieną galiojusia SOLAS redakcija (SOLAS 90) pagerinamas šio tipo laivų neskęstamumas tais atvejais, kai jie dėl susidūrimo yra apgadinami, ir užtikrinamas aukštas keleivių ir įgulos saugos lygis;
- (2) Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) 2017 m. birželio 15 d. Rezoliucija MSC.421(98) priėmė peržiūrėtas konkrečias nuostatas dėl apgadintų keleivinių laivų stovumo standartų, kurie taip pat taikomi ro-ro keleiviniams laivams. Į tuos tarptautinio lygmens pokyčius būtina atsižvelgti ir Sąjungos taisykles bei reikalavimus suderinti su Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS konvencija) nustatytais atitinkamais reikalavimais tarptautiniais reisais plaukiojantiems ro-ro keleiviniams laivams;
- (3) 1995 m. SOLAS konferencijoje priimta 14 IMO rezoliucija IMO narėms leista sudaryti regioninius susitarimus, jei jos mano, kad konkrečioje zonoje dėl vyraujančių jūros ir kitokių vietos sąlygų reikia nustatyti specialiuosius stovumo reikalavimus. Direktyvos 2003/25/EB I priede nustatyti ro-ro keleiviniams laivams taikomi deterministiniai apgadinto laivo stovumo reikalavimai skiriasi nuo naujų tarptautinių tikimybinių reikalavimų, pagal kuriuos ro-ro keleivinio laivo sauga matuojama

¹³ OL C , , p. .

¹⁴ OL C , , p. .

¹⁵ 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų (OL L 123, 2003 5 17, p. 22).

remiantis laivo nenuskendimo po susidūrimo tikimybe. Tarptautinė tikimybė sistema nustatyta SOLAS konvencijos II-1 skyriuje. Naujieji reikalavimai turėtų būti įtraukti į Direktyvą 2003/25/EB;

- (4) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/45/EB¹⁶ nustatyti reikalavimai ir toliau taikomi ro-ro keleiviniams laivams. Įvertinus įvairaus dydžio ro-ro keleivinių laivų saugos lygį, užtikrinamą pagal SOLAS 2020 reikalavimus, padaryta išvada, kad taikant SOLAS 2020 nustatytus stovumo reikalavimus ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, kylanti rizika yra gerokai mažesnė, nei taikant Direktyvoje 2003/25/EB nustatytus reikalavimus kartu su SOLAS konvencija su pakeitimais, padarytais tos direktyvos priėmimo metu taikytais atitinkamais IMO dokumentais (SOLAS 90);
- (5) stovumo reikalavimus, šioje direktyvoje nustatytus ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, būtų sunku taikyti tokiems tam tikros konstrukcijos laivams. Todėl ekonominės veiklos vykdytojams, kuriems priklauso tokie reguliarios paslaugas Sąjungoje teikiantys laivai arba kurie juos tuo tikslu naudoja, turėtų būti suteikta galimybė taikyti iki šios direktyvos įsigaliojimo taikytus stovumo reikalavimus. Apie naudojimąsi tokia galimybe valstybės narės turėtų pranešti Komisijai ir pateikti su atitinkamais laivais susijusius duomenis. Praėjus dešimčiai metų nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos, Komisija turėtų įvertinti naudojimąsi šia galimybe, kad galėtų nuspręsti dėl tolesnės šios direktyvos peržiūros;
- (6) norint užtikrinti tinkamą saugos lygį, ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, pasirinktinai SOLAS 2020 reikalavimų taikymas turėtų būti leidžiamas tik jei jų indekso R lygis aukštesnis nei nustatytasis SOLAS 2020;
- (7) siekiant užtikrinti būtiną saugos lygį, specialieji apgadinto laivo stovumo reikalavimai taip pat turėtų būti taikomi esamiems ro-ro keleiviniams laivams, kurie niekada nebuvo sertifikuoti pagal Direktyvą 2003/25/EB ir pradeda teikti reguliarias paslaugas Sąjungoje;
- (8) kad Komisija galėtų iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – dešimt metų nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo]* įvertinti šios direktyvos įgyvendinimą ir pateikti jo ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai, valstybės narės, laikydamosi priėmimo nustatytos struktūros, turėtų pateikti duomenis apie kiekvieną naują ro-ro keleivinį laivą, po *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – vieni metai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo]* sertifikuotą teikti reguliarias paslaugas laikantis šioje direktyvoje nustatytų stovumo reikalavimų;
- (9) kadangi Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB¹⁷ buvo iš dalies pakeista, o Tarybos direktyva 1999/35/EB¹⁸ buvo panaikinta Europos Parlamento ir

¹⁶ 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

¹⁷ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

¹⁸ 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą (OL L 138, 1999 6 1, p. 1).

Tarybos direktyva (ES) 2017/2110¹⁹, priimančiosios valstybės sąvoka nebeaktuali ir turėtų būti pakeista uosto valstybės sąvoka;

(10) todėl Direktyva 2003/25/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2003/25/EB pakeitimai

Direktyva 2003/25/EB iš dalies keičiama taip:

(1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) b ir c punktai yra pakeičiami taip:

„b) esamas ro-ro keleivinis laivas – ro-ro keleivinis laivas, kurio kilis sukonstruotas arba statyba priėjusi panašų etapą iki [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – vieni metai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo*]; panašus statybos etapas – etapas, kuriuo:

- i) pradedama statyti konkrečiam laivui būdinga konstrukcija ir
- ii) pradedamas laivo surinkimas, kuriam panaudojamas ne mažesnis kaip 50 tonų arba 1 % numatytosios masės sudarantis (imamas mažesnis dydis) konstrukcinių medžiagų kiekis;

c) naujas ro-ro keleivinis laivas – ro-ro keleivinis laivas, kuris nėra esamas laivas;“;

(b) e punktas pakeičiamas taip:

„e) SOLAS konvencija – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir galiojantys jos pakeitimai;“;

(c) įrašomi ea, eb ir ec punktai:

„ea) SOLAS 90 – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje su pakeitimais, padarytais šiais IMO dokumentais:

- Rezoliucija MSC.1(45);
- Rezoliucija MSC.6(48);
- Rezoliucija MSC.11(55);
- Rezoliucija MSC.13(57);
- Rezoliucija MSC.19(58);
- Rezoliucija MSC.26(60);
- Rezoliucija MSC.24(60);
- Rezoliucija MSC.27(61);
- Rezoliucija MSC.31(63);
- Dokumentu SOLAS/CONF.2/21;

¹⁹ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

- Rezoliucija MSC.42(64);
- Rezoliucija MSC.46(65);
- Rezoliucija MSC.57(67);
- Rezoliucija MSC.65(68);
- Dokumentu SOLAS/CONF.4/25;
- Rezoliucija MSC.69(69);
- Rezoliucija MSC.99(73);
- Rezoliucija MSC.117(74);

eb) SOLAS 2009 – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje su pakeitimais, padarytais Rezoliucija MSC.216(82);

ec) SOLAS 2020 – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje su pakeitimais, padarytais Rezoliucija MSC.421(98);“;

(d) f punktas pakeičiamas taip:

„f) reguliarios paslaugos – kartotiniai perkėlimai ro-ro keleiviniais laivais užtikrinant susisiekimą tarp tų pačių dviejų ar daugiau uostų arba kartotiniai reisai iš uosto ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų, vykdomi

- i) pagal paskelbtą tvarkaraštį arba
- ii) taip reguliariai ar dažnai, kad susidaro atpažįstama sisteminga seka;“;

(e) i papunktis pakeičiamas taip:

„i) uosto valstybė – valstybė narė, į kurios uostus arba iš kurios uostų ro-ro keleivinis laivas teikia reguliarias paslaugas;“;

(f) k punktas pakeičiamas taip:

„k) specialieji stovumo (stabilumo) reikalavimai – 6 straipsnyje nurodyti stovumo reikalavimai;“;

(g) papildomas n punktu:

„n) operatorius – juridinis arba fizinis asmuo, prisiėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą.“;

(2) 3 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kiekviena valstybė narė, vykdydama uosto valstybės pareigas, užtikrina, kad su ne valstybės narės vėliava plaukiojantys ro-ro keleiviniai laivai, prieš gaudami leidimą vykdyti reisu, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, iš tos valstybės narės uostų arba į juos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2017/2110/EB²⁰, visiškai atitiktų šioje direktyvoje nustatytus reikalavimus.“;

(3) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

²⁰ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

Kontrolinis bangų aukštis

Kontrolinis bangų aukštis (h_s) naudojamas vandens aukščiui automobilių denyje nustatyti taikant I priedo A skirsnyje nurodytus specialiuosius stovumo reikalavimus. Kontrolinio bangų aukščio vertės turi būti tokios, kad metinė jų viršijimo tikimybė būtų ne didesnė kaip 10 %.“;

(4) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Uosto valstybės parengia ir nuolat atnaujina jūrų zonų, kuriomis plaukia ro-ro keleiviniai laivai, teikiantys reguliarias paslaugas į jų uostus arba iš jų uostų, sąrašą ir atitinkamas kontrolinio bangų aukščio tose zonose vertes.“;

(b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Sąrašas paskelbiamas viešoje duomenų bazėje, kurią galima rasti kompetentingos jūrų reikalų institucijos interneto svetainėje. Komisija informuojama apie tokios informacijos skelbimo vietą, informacijos atnaujinimus ir atnaujinimo priežastis.“;

(5) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Specialieji stovumo reikalavimai

1. Nedarant poveikio Direktyvos 2009/45/EB taikymui, nauji ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, turi atitikti specialiuosius stovumo reikalavimus, nustatytus SOLAS 2020 II-1 skyriaus B dalyje.

2. Operatoriaus nuožiūra nauji ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, turi atitikti:

(a) šios direktyvos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus arba

(b) šios direktyvos I priedo B skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus.

Vėliavos valstybės administracija per du mėnesius nuo 8 straipsnyje nurodyto sertifikato išdavimo dienos praneša Komisijai, kurią iš pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytų galimybių pasirinko kiekvienas atitinkamas laivas ir prie pranešimo prideda III priede nurodytus duomenis.

3. Taikydamos I priedo A skirsnyje nustatytus reikalavimus valstybės narės naudojami II priede pateiktais nurodymais, jei tai praktiškai įmanoma ir suderinama su atitinkamo laivo konstrukcija.

4. Esami ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, kurie pradėjo teikti reguliarias paslaugas į valstybės narės uostą arba iš jo po [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – vieni metai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo] ir niekada nebuvo sertifikuoti pagal šią direktyvą, operatoriaus nuožiūra atitinka: SOLAS 2020 II-1 skyriaus B dalyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus

(a) arba

- (b) šios direktyvos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius reikalavimus kartu su SOLAS 2009 II-1 skyriaus B dalyje nustatytais reikalavimais.

Taikomas standartas nurodomas laivo sertifikate, kurio reikalaujama pagal 8 straipsnį.

5. Esami ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, kurie pradėjo teikti reguliarias paslaugas į valstybės narės uostą arba iš jo po *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – vieni metai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo]* ir niekada nebuvo sertifikuoti pagal šią direktyvą, operatoriaus nuožiūra atitinka:
- (a) šios direktyvos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus,
- (b) šios direktyvos I priedo B skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus arba
- (c) šios direktyvos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus kartu su SOLAS 2009 II-1 skyriaus B dalyje nustatytais stovumo reikalavimais.

Taikomas standartas nurodomas 8 straipsnyje nurodytame laivo sertifikate.

6. Esami ro-ro keleiviniai laivai, kurie iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – vieni metai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo]* teikė reguliarias paslaugas į valstybės narės uostą arba iš jo, atitinka tokius I priede nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus, kokie buvo taikomi prieš įsigaliojant *[Leidinių biuro prašoma įrašyti šios iš dalies keičiančiosios direktyvos pavadinimą]*.“;

(6) 7 straipsnis išbraukiamas.

(7) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Sertifikatai

1. Visi nauji ir esami su valstybės narės vėliava plaukiojantys ro-ro keleiviniai laivai turi turėti sertifikatą, patvirtinantį, kad jie atitinka 6 straipsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus.

Sertifikatus išduoda vėliavos valstybės administracija, jie gali būti derinami su kitais susijusiais sertifikatais. I priedo A skirsnyje nurodytus specialiuosius stovumo reikalavimus atitinkančių ro-ro keleivinių laivų sertifikate nurodomas kontrolinis bangų aukštis, iki kurio laivas gali tenkinti specialiuosius stovumo reikalavimus.

Sertifikatas galioja tol, kol ro-ro keleivinis laivas plaukioja zonoje, kurioje kontrolinis bangų aukštis yra ne didesnis, nei nurodyta sertifikate.

2. Kiekviena valstybė narė, vykdydama uosto valstybės pareigas, pripažįsta kitos valstybės narės pagal šią direktyvą išduotus sertifikatus.

3. Kiekviena valstybė narė, vykdydama uosto valstybės pareigas, pripažįsta trečiosios šalies išduotus sertifikatus, patvirtinančius, kad ro-ro keleivinis laivas atitinka šioje direktyvoje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus.“;

- (8) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Sezoninis ir trumpalaikis paslaugų teikimas

1. Jei reguliarias paslaugas ištisus metus teikianti laivybos bendrovė pageidauja pradėti naudoti papildomus ro-ro keleivinius laivus paslaugai teikti trumpesnį laikotarpį, ji ne vėliau kaip likus mėnesiui iki tada, kai laivai pradeda teikti minėtą paslaugą, apie tai praneša uosto valstybės ar valstybių kompetentingai institucijai.

2. Tačiau tais atvejais, kai dėl nenumatytų aplinkybių reikia greitai pradėti naudoti pakaitinį ro-ro keleivinį laivą, kad nenutrūktų paslaugos teikimas, vietoj 1 dalyje nurodyto reikalavimo pranešti taikoma Direktyvos (ES) 2017/2110 4 straipsnio 4 dalis ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB²¹ XVII priedo 1.3 punktas.

3. Jei laivybos bendrovė pageidauja teikti sezonines reguliarias paslaugas trumpesnį laikotarpį, t. y. ne daugiau kaip šešis mėnesius per metus, ji ne vėliau kaip likus trims mėnesiams iki paslaugos teikimo pradžios apie tai praneša uosto valstybės ar valstybių kompetentingai institucijai.

4. Kai I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius reikalavimus atitinkantys ro-ro keleiviniai laivai šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytais atvejais paslaugas teikia esant mažesniai kontroliniam bangų aukščiui nei nustatytas paslaugų teikimui toje pačioje jūrų zonoje ištisus metus, kompetentinga institucija, taikydama I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus, vandens aukščiui denyje nustatyti gali naudoti tam trumpesniai laikotarpiui taikytiną kontrolinio bangų aukščio vertę. Dėl tokiam trumpesniai laikotarpiui taikytinos kontrolinio bangų aukščio vertės susitaria valstybės narės arba, kai taikytina ir įmanoma, valstybės narės ir trečiosios šalys, kurių uostai yra abiejuose maršruto galuose.

5. Uosto valstybės ar valstybių kompetentingai institucijai pritarus šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytam paslaugų teikimui, tas paslaugas teikiantis ro-ro keleivinis laivas privalo turėti 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą sertifikatą, kuriuo patvirtinama atitiktis šios direktyvos nuostatomis.“;

- (9) Įterpiamas 13a straipsnis:

„13a straipsnis

Peržiūra

Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą ir vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – dešimt metų nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo*]. Informacija, grindžiama 6 straipsnio 2 dalyje nurodytais pranešimais, pateikiama anonimine forma.“;

- (10) Direktyvos 2003/25/EB I ir II priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos I priedą.

²¹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

- (11) Šios direktyvos II priedo tekstas pridedamas kaip Direktyvos 2003/25/EB III priedas.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip iki [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – vieni metai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo*] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.
Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas