



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 21. februārī
(OR. en)

6405/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 18. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 53 final
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko Direktīvu 2003/25/EK groza attiecībā uz uzlabotu stabilitātes prasību iekļaušanu un to saskaņošanu ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas noteiktajām stabilitātes prasībām

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 53 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 53 *final*

Briselē, 18.2.2022.
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko Direktīvu 2003/25/EK groza attiecībā uz uzlabotu stabilitātes prasību iekļaušanu
un to saskaņošanu ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas noteiktajām stabilitātes
prasībām**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2022) 29 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums attiecas uz grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 14. aprīļa Direktīvā 2003/25/EK par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem¹.

Saistībā ar Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programmu (*REFIT*) un labāka regulējuma programmu un veicot tūlītēju turpmāku pasākumu pēc ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes,² Komisija 2017. gadā iesniedza trīs priekšlikumus, ar kuriem groza šādus tiesību aktus. 2017. gada 15. novembrī Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Direktīvu (ES) 2017/2108³, Direktīvu (ES) 2017/2109⁴ un Direktīvu (ES) 2017/2110⁵.

Atbilstības pārbaudē tika iekļauta arī Direktīva 2003/25/EK, kas reglamentē īpašas stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem. Tomēr Komisija neiesniedza priekšlikumu par tās grozījumiem, jo tobrīd Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) norisinājās diskusijas par noturības standartiem kuģiem bojātā stāvoklī. Pēc pārskatīto starptautisko noteikumu pieņemšanas⁶ Komisija tagad ir gatava ierosināt grozījumus ES prasībās attiecībā uz noturību avārijas stāvoklī jeb avārijnoturības prasībās.

ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu pārskatīšanas vispārējais mērķis ir vienkāršot un standartizēt esošo tiesisko regulējumu, lai i) saglabātu ES noteikumus, ja tie ir nepieciešami un samērīgi; ii) nodrošinātu to pareizu īstenošanu un iii) novērstu pienākumu iespējamo pārklāšanos un nekonsekvenci starp saistītiem tiesību aktiem. Visaptverošais mērķis ir nodrošināt skaidru, vienkāršu un mūsdienīgu tiesisko regulējumu, kuru ir vieglāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt, tādējādi paaugstinot vispārējo drošības līmeni.

Kuģiem, kuri veic starptautiskos reisus, kas ietver reisus starp divām dalībvalstīm, piemēro starptautiskas konvencijas (SJO pārraudzībā) un noteiktus ES noteikumus. Visatbilstošākā konvencija attiecībā uz drošību ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) un tās 1988. gada protokols. *SOLAS* 90 ietvertās vispārējās stabilitātes prasības (kā definētas direktīvas tekstā ar visiem piemērojamiem grozījumiem) tika noteiktas uz determinēšanas pamata un tika iekļautas *SOLAS* konvencijas II-1/B/8. noteikumā. Tā kā *SOLAS* konvencija ir tieši piemērojama starptautiskiem reisiem un

¹ OV L 123, 17.5.2003., 22. lpp.

² Pārbaudes rezultāti Eiropas Parlamentam un Padomei tika paziņoti 2015. gada 16. oktobrī (COM(2015) 508).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2108 (2017. gada 15. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 315, 30.11.2017.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2109 (2017. gada 15. novembris), ar ko groza Padomes Direktīvu 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām (OV L 315, 30.11.2017., 52. lpp.).

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

⁶ Noteikumi, kas ietverti Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras — *SOLAS* '74 ar grozījumiem (2020. gada grozījumi, saukti par *SOLAS* 2020).

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (pārstrādātā redakcija)⁷ ir piemērojama vietējiem reisiem, šīs prasības ir piemērojamas visā Savienībā.

Papildus starptautiskajām prasībām pasažieru kuģiem, ro-ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas kuģiem piemēro īpašus ES noteikumus. Direktīvā 2003/25/EK izklāstītas stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem bojātā stāvoklī, kas piemērojamas visiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas neatkarīgi no to karoga nodrošina regulāru satiksmi starptautiskos reisos uz kādas dalībvalsts ostu vai no tās. Mērķis ir nodrošināt to noturību jeb stabilitāti pēc bojājumu gūšanas, uzlabojot šāda tipa kuģu ilgzinātību pēc bojājumu gūšanas sadursmē. Pēc *MS Estonia* avārijas 1994. gada 28. septembrī astoņas Eiropas valstis (tostarp septiņas dalībvalstis) uzsāka iniciatīvu (1996. gada 28. februārī Stokholmā) nolūkā ieviest augstāku avārijnoturības standartu ro-ro pasažieru kuģiem bojātā stāvoklī, lai ņemtu vērā iespaidu, ko rada ūdens sakrāšanās uz ro-ro klāja, un lai kuģi spētu izturēt bīstamākus jūras apstākļus nekā paredzēts *SOLAS* 90 standartā, t. i., līdz pat 4 m nozīmīgo viļņu augstumu. Šīs iniciatīvas rezultātā Komisija iesniedza priekšlikumu direktīvai un pēc tam Eiropas Parlamentā un Padomē tika pieņemta Direktīva 2003/25/EK.

ES īpašās stabilitātes prasības papildina *SOLAS* avārijnoturības prasībām, lai ņemtu vērā ūdens sakrāšanos uz ro-ro klāja kuģa bojājumu gadījumā, kura apjoms ir atkarīgs no brīvsāniem bojātā stāvoklī un nozīmīgā viļņu augstuma darbības zonā. Direktīvā 2003/25/EK noteiktās prasības attiecas arī uz ro-ro pasažieru kuģiem, kas tirgojas iekšzemē Eiropas Savienībā, izmantojot Direktīvā 2009/45/EK izklāstītos nosacījumus. Šajā direktīvā kuģi un jūras rajoni sadalīti četrās kategorijās (A, B C un D), pamatojoties uz attālumu no krasta un kritisko viļņu augstumu. A, B un C klases ro-ro pasažieru kuģiem piemēro Direktīvā 2003/25/EK noteiktās prasības.

Pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu *REFIT* rezultātā tika izstrādāts ieteikums izvērtēt iespēju saskaņot ES regulatīvo pieeju attiecībā uz īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem ar starptautiskajiem tiesību aktiem, paredzot, ka tiek uzturēts vismaz Direktīvā 2003/25/EK noteiktais spēkā esošais drošības līmenis.

Ņemot vērā atšķirības starp pārskatīto *SOLAS* konvenciju (kopš 2020. gada piemērojamā redakcija) un īpašajām ES avārijnoturības prasībām ro-ro pasažieru kuģiem, Direktīvas 2003/25/EK nepieciešamība un tās pievienotā vērtība tika novērtēta, pamatojoties uz to, vai *SOLAS* konvencijas prasības nodrošina tādu pašu drošības līmeni.

Atbilstoši Komisijas *REFIT* secinājumiem un atspoguļojot norises starptautiskā līmenī, Komisijai tika uzticēts uzdevums izvērtēt iespēju ierosināt grozīt vai atcelt īpašās ES avārijnoturības prasības, pamatojoties uz starptautiskajiem standartiem, ar nosacījumu, ka tie modernizēti (no 2020. gada) Savienībai pieņemamā veidā. Ar šādu mērķi tika īstenots ekspertu pētījums, analizējot tehniskās un politikas iespējas, proti, dažādas iespējas attiecībā uz nepieciešamo sadalījuma indeksu R, viļņu augstuma ierobežojumiem, kas noteikti Direktīvā 2009/45/EK, ņemot vērā varbūtības koncepciju, kā arī alternatīvas iespējas papildu deterministiskajām prasībām. Tika arī novērtēts, vai Direktīvā 2003/25/EK ietvertās prasības būs joprojām aktuālas, kamēr nav pierādīts, ka atbilstošais starptautiski noteiktais drošības līmenis ir līdzvērtīgs vai augstāks.

Papildus tehniskajiem risinājumiem dažāda tipa kuģu avārijnoturības aprēķiniem ekspertu pētījumu rezultātā ir sniegts ieteikums varbūtības koncepcijā neņemt vērā viļņu augstuma ierobežojumus. Kuģa parauga aprēķinos netika gūts apliecinājums, ka viļņu augstuma

⁷ OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

ierobežojumi, ko nosaka normalizētais s-faktors vai paredzamais kritiskais viļņu augstums, būtiski ietekmētu kopējo ilgizturību, kas izteikta ar A indeksu. Tāpēc nav lietderīgi ieviest atsevišķas prasības attiecībā uz darbības viļņu augstuma ierobežojumiem avārijnoturībai varbūtības koncepcijā.

Ņemot vērā pētījuma rezultātus un paturot prātā vispārējo mērķi vienkāršot un standartizēt ES tiesisko regulējumu attiecībā uz pasažieru kuģu drošību, ir sagatavots priekšlikums grozīt Direktīvu 2003/25/EK. Tās pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi:

- pēc iespējas nodrošināt atbilstību nesen atjauninātajiem starptautiskajiem avārijnoturības standartiem attiecībā uz pasažieru kuģiem, par ko panākta vienošanās SJO;
- mazināt sarežģītību, kā arī tehnisko un administratīvo slogu, kam par iemeslu galvenokārt ir divi dažādie režīmi bojātā stāvoklī esošu ro-ro pasažieru kuģu ilgizturības izvērtēšanai;
- ja iespējams, mazināt definīciju un prasību neviennozīmīgumu, ņemot vērā grozīto Direktīvu 2009/45/EK; un
- likvidēt novecojušos noteikumus par starptautiskajiem instrumentiem, kuri vairs nav aktuāli vai nav spēkā.

Skaidrības un konsekvences nolūkiem šajā priekšlikumā atjauninātas arī vairākas definīcijas un atsaucis uz attiecīgajiem ES tiesību aktiem un *SOLAS* noteikumiem.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Priekšlikums pilnībā atbilst trim pasažieru kuģu drošības grozījumu direktīvām, kas pieņemtas 2017. gada decembrī, — Direktīvai (ES) 2017/2108, Direktīvai (ES) 2017/2109 un Direktīvai (ES) 2017/2110. Tas arī nodrošina atbilstību Direktīvai 2009/16/EK⁸ par ostas valsts kontroli. Priekšlikums pilnībā saskan ar atbilstības pārbaudes ieteikumiem un 2011. gada Balto grāmatu par transporta nākotni⁹, kurā ir atzīta nepieciešamība modernizēt spēkā esošo ES tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikums ietilpst Komisijas *REFIT* programmā, un ar to tiek īstenota labāka regulējuma programma, nodrošinot, ka spēkā esošie tiesību akti ir vienkārši un skaidri, nerada nevajadzīgu slogu un iet kopsolī ar politisko, sabiedrisko un tehnoloģisko attīstību. Tas sekmē arī 2018. gada jūras transporta stratēģijas mērķu sasniegšanu, nodrošinot kvalitatīvus prāmju pakalpojumus regulāros pasažieru pārvadājumos ES iekšienē.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Grozījumu direktīvas juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts, kurā paredzēti pasākumi transporta drošības uzlabošanai un īpaši noteikumi jūras transportam.

⁸ Turpat.

⁹ Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144).

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Pēc Padomes pieprasījuma¹⁰ ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemtie tiesību akti tika sagatavoti un veidoti, galvenokārt balstoties uz starptautiskām prasībām un reaģējot uz vairākiem lieliem negadījumiem (piemēram, *Herald of Free Enterprise* un *MS Estonia* avārijām). Salīdzinājumā ar SJO konvencijās nostiprinātajiem starptautiskajiem standartiem daži aspekti Savienības līmenī ir padarīti stingrāki, piemēram, Direktīvā 2003/25/EK noteiktās avārijnoturības prasības ro-ro kuģiem.

Uz lielāko daļu dalībvalstīm kā karoga valstīm, kā arī ostas valstīm attiecas pasažieru kuģu drošības jomā pieņemtie tiesību akti, izņemot 4 valstis, kurām ir tikai sauszemes robežas.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums ir sagatavots, ņemot vērā jaunākos notikumus starptautiskā līmenī, kā arī Komisijas tehniskā pētījuma rezultātus, kurā tika salīdzināts Direktīvā 2003/25/EK paredzētais tiesiskais regulējums un *SOLAS* 2020 paredzētais regulējums, identificējot un sniedzot pierādījumus par iespējamām nepilnībām drošības jomā, ko var konstatēt, salīdzinot abus noteikumu kopumus. Komisija arī identificēja, izvērtēja un apsvēra alternatīvus pasākumus, ar ko varētu novērst šādas nepilnības drošības jomā (lai celtu drošības līmeni), ņemot vērā kuģa kopējo ilgzinību.

Priekšlikums grozīt avārijnoturības prasības jaunbūvētiem un tikko sertificētiem ro-ro pasažieru kuģiem, novērst dublēšanos un novecojušas definīcijas un atsauces tiek uzskatīts par vienīgo samērīguma un saskaņošanas principiem atbilstošu iespēju. Tādējādi tiek nodrošināts, ka pašreiz spēkā esošais augstais drošības līmenis netiek apdraudēts.

Saskaņā ar proporcionalitātes principu direktīva joprojām ir vispiemērotākais veids mērķu sasniegšanai. Tā nosaka kopīgus principus un drošības līmeņus, nodrošina noteikumu izpildi, bet īstenošanas praktisko un tehnisko procedūru izvēli atstāj katras dalībvalsts ziņā. Tādējādi katras dalībvalsts ziņā tiek atstāta tādu īstenošanas instrumentu izvēle, kas tās iekšējai sistēmai ir vispiemērotākie. Ar direktīvu nodrošina arī to, ka šā priekšlikuma vienkāršošanas mērķis tiek sasniegts maksimāli iespējamā apmērā, lai gan to galu galā noteiks katra dalībvalsts tās īstenošanas laikā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Lai nodrošinātu skaidru un konsekventu tiesību aktu izstrādi, par vispiemērotāko juridisko risinājumu tiek uzskatīta direktīvas grozīšana.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Atbilstības pārbaudes rezultāti liecina, ka ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu galvenie mērķi, kas saistīti ar pasažieru drošību, kopumā tiek sasniegti un tiem joprojām ir liela nozīme. Ar ES tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā pasažieru kuģiem Savienībā tika izveidots vienāds drošības līmenis un vienlīdzīgi konkurences apstākļi operatoru starpā, kā arī palielinājās kuģu nodošanas gadījumu skaits dalībvalstu starpā. Atbilstības pārbaudes rezultāti liecina arī, ka ir iespējas vēl vairāk uzlabot drošības līmeni, kā

¹⁰ Padomes 1994. gada 22. decembra Rezolūcija par ro-ro pasažieru prāmju drošību (94/C 379/05) (OV C 379, 31.12.1994., 8. lpp.).

arī dažu reglamentējošo prasību efektivitāti un proporcionalitāti. Ir ieteikts vienkāršot, precizēt un atcelt vairākas pārprotamas, novecojušas vai pārklājošās prasības. Attiecībā uz avārijnoturības prasībām atbilstības pārbaudē tika ieteikts izvērtēt iespēju ierosināt grozīt vai atcelt īpašās ES avārijnoturības prasības ro-ro pasažieru kuģiem, pamatojoties uz uzlabotajiem starptautiskajiem standartiem.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ņemot vērā plānotā priekšlikuma tehnisko raksturu, kā atbilstošākais apspriešanās instruments tika izvēlēta mērķorientēta apspriešanās. Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas ietvaros notika apspriešanās ar valstu ekspertiem. Ārpakalpojuma īstenošana tehniskā pētījuma ietvaros tika organizēti divi semināri, kuros tika aicinātas piedalīties visas dalībvalstis, kā arī nozares un pasažieru asociācijas.

Pārskatīšanas sagatavošanas nolūkā Komisija ārpakalpojumu sniedzējiem pasūtīja tehnisko pētījumu, un tā rezultāti ir sniegti priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā. Piedāvāto avārijnoturības prasību struktūru atbilstoši kuģu kapacitātei atbalstīja lielākā daļa valstu ekspertu. Pamatojoties uz rūpīgi pārskatītām valstu ekspertu un ieinteresēto personu piezīmēm, priekšlikumā tika ieviestas pagaidu alternatīvas jaunbūvētiem kuģiem, kas sertificēti 1350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai. Šo divu iespēju izmantojums tiks izvērtēts desmit gadus pēc grozījumu ieviešanas.

Visas piezīmes un priekšlikumi, ko ekspertu grupas sanāksmju diskusijās iesniedza valstu eksperti un nozares ieinteresētās personas, tika izvērtēti, ņemot vērā visaptverošo mērķi nodrošināt, ka tiek saglabāts vismaz esošais drošības līmenis.

- **Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana**

Pārskatīšana galvenokārt balstās uz datiem, kas iegūti atbilstības pārbaudes laikā un izklāstīti Komisijas dienestu darba dokumentā “Kursa korekcija: ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaude”, kas pieņemts 2015. gada 16. oktobrī¹¹.

Papildus šiem datiem un atbilstības pārbaudes laikā notikušajai apspriešanai šā vienkāršošanas priekšlikuma sagatavošana radīja vajadzību pēc tehnisko un juridisko ekspertu ieguldījuma saistībā ar tehnisko definīciju precīzu formulējumu un skaidru tiesību aktu izstrādi. Šāda veida zinātība tika rasta Komisijas, Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas iekšējos resursos. Informācija par to ir ietverta dienestu darba dokumentā, kas pievienots priekšlikumam.

- **Ietekmes novērtējums**

Priekšlikums ir tūlītējs turpmāks pasākums pēc atbilstības pārbaudes, kurā identificēja saskaņojamos un vienkāršojamos jautājumus un novērtēja vienkāršošanas potenciālu. Kā uzsvērts dienestu darba dokumentā, šis ir ļoti tehnisks priekšlikums. Priekšlikums ir balstīts tāda tehniskā pētījuma rezultātos, kas veikts sadarbībā ar augstu kvalificētiem ekspertiem, kuriem ir specifiskas zināšanas šajā jomā. Turklāt šī iniciatīva paredz saskaņošanu ar SJO iedibinātajiem starptautiskajiem noteikumiem. Ievērojot Komisijas labāka regulējuma pamatnostādnes, visaptverošs ietekmes novērtējums veikts netika.

Tomēr šim priekšlikumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā atgādināti atbilstības pārbaudes ieteikumi un izskaidrots ierosināto risinājumu pamatojums no tehniskās

¹¹ SWD(2015) 197.

un juridiskās perspektīvas. Tajā ietverts šīs iniciatīvas pamatošanas vajadzībām veiktā Komisijas tehniskā pētījuma rezultātu kopsavilkums

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šā priekšlikuma galvenais mērķis ir mazināt sarežģītību, tehnisko un administratīvo slogu attiecībā uz avārijnoturības prasībām, kam par iemeslu galvenokārt ir divi dažādie režīmi bojātā stāvoklī esošu ro-ro pasažieru kuģu ilgzturības izvērtēšanai. Tā mērķis ir arī pēc iespējas nodrošināt atbilstību nesen atjauninātajiem starptautiskajiem avārijnoturības standartiem attiecībā uz pasažieru kuģiem, par ko panākta vienošanās SJO. Paredzētā saskaņošana ar starptautiskajiem noteikumiem un vienkāršošana racionalizēs aprēķinu slogu kuģu būves uzņēmumiem un operatoriem.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Kā paredz labāka regulējuma pamatnostādnes,¹² direktīvām, kuru darbības joma ir ļoti tehniska, īstenošanas plāni nav nepieciešami.

Dalībvalstīm ir noteikta atbilstoša uzraudzīšanas un ziņošanas kārtība, ņemot vērā to, ka grozījumu direktīvas projektā dažām kuģu kategorijām ir ierosināti alternatīvi tehniskie risinājumi. Galvenie dati par jaunbūvētiem kuģiem un avārijnoturības aprēķini tiks apkopoti un izvērtēti ar *EMSA* palīdzību. Desmit gadus pēc pārskatīto prasību ieviešanas tiks veikts izvērtējums un direktīva tiks pārskatīta.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Skaidrojošie dokumenti nav nepieciešami: lai gan direktīvā ietvertās grozītās prasības ir tehniskas, šīs prasības nav sarežģītas tiem, kam tās paredzētas.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Grozījumu direktīvas projekta 1. pants veido tā galveno daļu un ietver grozījumus vairākos Direktīvas 2003/25/EK nosacījumos.

Mērķis, darbības joma un definīcijas

Attiecīgā panta 1. punktā ir grozītas vairākas esošās definīcijas, piemēram, “esošais kuģis”, “jauns kuģis”, “regulāra satiksme”, “ostas valsts” un “īpašas stabilitātes prasības”.

Nozīmīgais vilņu augstums

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

Attiecīgā panta 2. punktā ir labāk definēts jēdziens “nozīmīgs viļņu augstums” un noteikts tā izmantojums tikai attiecībā uz tiem kuģiem, kas atbilst Direktīvas 2003/25/EK I pielikuma A iedaļā ietvertajām īpašajām avārijnoturības prasībām.

Jūras rajoni

Ar 3. punktu ir vienkāršots dalībvalstu pienākums publicēt savus jūras rajonu sarakstus kopā ar nozīmīgā viļņu augstuma vērtībām.

Īpašas stabilitātes prasības

Attiecīgā panta 4. punktā ir iekļautas pārskatītās īpašas stabilitātes prasības. Šie noteikumi ir sadalīti a) pēc datuma, kad ielikts kuģu ķilis vai kad kuģi atradās līdzīgā būvēšanas stadijā; un b) atbilstoši kuģu spējai pārvadāt pasažierus. Esošie un jau sertificētie kuģi turpinās piemērot pašreizējās prasības, savukārt jaunbūvētiem un tikko sertificētiem kuģiem, kas tiks izmantoti regulārai satiksmei ES, būs jāatbilst atjauninātajiem starptautiskajiem noteikumiem (*SOLAS* 2020 kuģiem, kuru ietilpība pārsniedz 1350 cilvēkus uz kuģa) apvienojumā ar īpašo ES prasību attiecībā uz R indeksu (*SOLAS* 2020 + SDC3 R indeksa vērtības līmenis — kuģiem, kuru ietilpība ir 1350 vai mazāk cilvēku).

Desmit gadu pārejas periodā kuģiem, kuru ietilpība ir 1350 vai mazāk cilvēku, ir paredzētas divas stabilitātes prasību alternatīvas — spēkā esošie noteikumi I pielikuma A iedaļā vai atjauninātie noteikumi I pielikuma B iedaļā. Pēc desmit gadu perioda šo divu iespēju izmantojums tiks izvērtēts un direktīva attiecīgi pārskatīta.

Attiecīgā panta 5. punktā svītroti liekie noteikumi par “īpašo stabilitātes prasību ieviešanu” — procesu pēc Direktīvas 2003/25/EK pieņemšanas.

Attiecīgā panta 6. punktā ietverti nepieciešamie grozījumi ar sertifikātiem saistītajos noteikumos. Šīs izmaiņas izriet no jaunas I pielikuma B iedaļas ieviešanas Direktīvā 2003/25/EK un no grozījumiem, kas ieviesti ar Direktīvu (ES) 2017/2110, atsakoties no jēdziena “uzņemšanas valsts” un aizstājot to ar terminu “ostas valsts”.

Ar 7. punktu tiek grozīti noteikumi, kas attiecas uz “sezonāliem un īstermiņa pārvadājumiem”, atspoguļojot “uzņemšanas valsts” aizstāšanu ar “ostas valsti”, kā arī noteikta nozīmīgā viļņu augstuma koncepcijas piemērošana tikai tiem kuģiem, kas atbilst I pielikuma A iedaļā ietvertajām stabilitātes prasībām.

Ar 8. punktu ir paziņota pārskatīto stabilitātes prasību īstenošanas pārskatīšana desmit gadus pēc to pieņemšanas.

Attiecīgā panta 9. punktā ir ietverti vairāki formāli grozījumi pašreizējās stabilitātes prasībās, kas jāiekļauj I pielikuma A iedaļā.

Ar 10. punktu tiek ieviestas jaunas īpašas stabilitātes prasības I pielikuma B iedaļā.

Ar 11. punktu tiek ieviests jauns III pielikums, kurā noteikts tehnisko datu kopums, kas dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai par visiem jaunbūvētajiem un tikko sertificētajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kas tiek izmantoti regulāriem pārvadājumiem Savienībā. Šie dati tiks izmantoti, lai izvērtētu grozītās Direktīvas 2003/25/EK īstenošanu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Direktīvu 2003/25/EK groza attiecībā uz uzlabotu stabilitātes prasību iekļaušanu un to saskaņošanu ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas noteiktajām stabilitātes prasībām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁴,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/25/EK¹⁵ noteikts vienots īpašo stabilitātes prasību līmenis ro-ro pasažieru kuģiem, uzlabojot šāda tipa kuģu ilgzinātību pēc bojājumu gūšanas sadursmē un nodrošinot augstu drošības līmeni pasažieriem un apkalpei, kopā ar prasībām, kas noteiktas *SOLAS* konvencijā, kura ir spēkā direktīvas pieņemšanas dienā (*SOLAS* 90).
- (2) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) 2017. gada 15. jūnijā ar Rezolūciju MSC.421(98) pieņēma pārskatītus īpašus noteikumus noturības standartiem pasažieru kuģiem bojātā stāvoklī, ko piemēro arī ro-ro pasažieru kuģiem. Šīs norises ir jāņem vērā starptautiskā līmenī un Savienības noteikumi un prasības jāaskaņo ar Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras ("*SOLAS* konvencija") noteiktajām attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kuri veic starptautiskos reisus.
- (3) Saskaņā ar SJO Rezolūciju Nr. 14, kas pieņemta 1995. gada *SOLAS* konferencē, SJO locekļi drīkst slēgt reģionālus nolīgumus, ja uzskata, ka dominējošo jūras apstākļu un citu vietēju apstākļu dēļ attiecīgajā jūras rajonā ir jānosaka īpašas stabilitātes prasības. Direktīvas 2003/25/EK I pielikumā noteiktās deterministiskās avārijnoturības prasības ro-ro pasažieru kuģiem atšķiras no jaunajām starptautiskajām varbūtībā balstītajām prasībām, kur ro-ro pasažieru kuģa drošību mēra, pamatojoties uz ilgzinātību

¹³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/25/EK (2003. gada 14. aprīlis) par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem (OV L 123, 17.5.2003., 22. lpp.).

varbūtību pēc sadursmes. Starptautiskais varbūtības režīms ir noteikts *SOLAS* II-1. nodaļā. Jaunās prasības būtu jāiekļauj Direktīvā 2003/25/EK.

- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/45/EK¹⁶ noteiktās prasības joprojām piemēro ro-ro pasažieru kuģiem. Novērtējums par to, kādu drošības līmeni dažādu izmēru ro-ro pasažieru kuģiem nodrošina *SOLAS* 2020 paredzētās prasības, ļāva secināt, ka stabilitātes prasību piemērošana saskaņā ar *SOLAS* 2020 nozīmē būtisku riska samazinājumu ro-ro pasažieru kuģiem, kas sertificēti pārvadāt vairāk nekā 1350 cilvēku, salīdzinot ar prasībām, kas ietvertas Direktīvā 2003/25/EK kopā ar *SOLAS* konvenciju, kurā grozījumi izdarīti ar attiecīgajiem SJO instrumentiem, kas bija spēkā tās pieņemšanas laikā ("*SOLAS* 90").
- (5) Šajā direktīvā noteiktās stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem, kas sertificēti 1350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, būtu grūti īstenot noteiktām šo kuģu konstrukcijām. Tāpēc uzņēmējiem, kam pieder minētie kuģi vai kuri tos izmanto regulārai satiksmei Savienībā, vajadzētu būt iespējai piemērot stabilitātes prasības, kuras bija piemērojamas pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Dalībvalstīm būtu jāinformē Komisija par šādas iespējas izmantošanu, iesniedzot arī uz attiecīgajiem kuģiem attiecināmo datu kopumu. Desmit gadus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas Komisijai būtu jāizvērtē šīs iespējas izmantošana, lai pieņemtu lēmumu par šīs direktīvas turpmāku pārskatīšanu.
- (6) Ro-ro pasažieru kuģiem, kas ir sertificēti 1350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, *SOLAS* 2020 prasību fakultatīvai piemērošanai vajadzētu būt atkarīgai no augstāka līmeņa R indeksa nekā *SOLAS* 2020 noteiktais, lai panāktu atbilstošu drošības līmeni.
- (7) Lai nodrošinātu vajadzīgo drošības līmeni, īpašas avārijnoturības prasības būtu jāpiemēro arī esošajiem ro-ro pasažieru kuģiem, kuri nav sertificēti saskaņā ar Direktīvu 2003/25/EK un kuri tiek izmantoti regulārai satiksmei Savienībā.
- (8) Lai Komisija varētu izvērtēt šīs direktīvas īstenošanu un ziņot par to Eiropas Parlamentam un Padomei līdz [PB, norādīt datumu: desmit gadus pēc šīs grozījumu direktīvas stāšanās spēkā], dalībvalstīm būtu jāsniedz dati par katru jaunu ro-ro pasažieru kuģi, kas ir sertificēts pēc [PB, norādīt datumu: viens gads pēc šīs grozījumu direktīvas stāšanās spēkā] regulārai satiksmei atbilstīgi šajā direktīvā ietvertajām stabilitātes prasībām saskaņā ar pielikumā izklāstīto struktūru.
- (9) Tā kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK¹⁷ tika grozīta un Padomes Direktīva 1999/35/EK¹⁸ tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110¹⁹, jēdziens "uzņemšanas valsts" vairs nav aktuāls un tāpēc to vajadzētu aizstāt ar terminu "ostas valsts".
- (10) Tāpēc Direktīva 2003/25/EK ir attiecīgi jāgroza,

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

¹⁸ Padomes Direktīva 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai (OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.).

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2003/25/EK

Direktīvu 2003/25/EK groza šādi:

(1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

(a) punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“b) “esošais ro-ro pasažieru kuģis” ir ro-ro pasažieru kuģis, kuram liek ķīli vai kurš ir līdzīgā būvēšanas stadijā pirms [*PB, norādīt datumu: viens gads no šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas*]; līdzīga būvēšanas stadija ir stadija, kurā:

- i) ir sākušies ar konkrēto kuģi saistīti būvniecības darbi; un
- ii) ir sāкта šā kuģa montāža, kas aptver vismaz 50 tonnas vai 1 % no visas paredzētās konstrukciju materiālu masas, atkarībā no tā, kura no tām ir mazāka;

c) “jauns ro-ro pasažieru kuģis” ir ro-ro pasažieru kuģis, kas nav esošais kuģis;”;

(b) punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

e) “*SOLAS* konvencija ” ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un spēkā esošie tās grozījumi;”;

(c) pievieno šādu ea), eb) un ec) apakšpunktu:

“ea) “*SOLAS* 90” ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kas grozīta ar šādiem SJO instrumentiem;

- Rez. MSC.1(45);
- Rez. MSC.6(48);
- Rez. MSC.11(55);
- Rez. MSC.13(57);
- Rez. MSC.19(58);
- Rez. MSC.26(60);
- Rez. MSC.24(60);
- Rez. MSC.27(61);
- Rez. MSC.31(63);
- *SOLAS/KONF.2/21*;
- Rez. MSC.42(64);
- Rez. MSC.46(65);
- Rez. MSC.57(67);
- Rez. MSC.65(68);
- *SOLAS/KONF.4/25*;

- Rez. MSC.69(69);
- Rez. MSC.99(73);
- Rez. MSC.117(74);

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

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

(d) punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

- i) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu; vai
- ii) tik regulāri vai bieži, ka tā veido atpazīstamas sistemātiskas virknes;”;

(e) punkta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“i) “ostas valsts” ir dalībvalsts, ar kuras ostām ro-ro pasažieru kuģis nodrošina regulāru satiksmi;”;

(f) punkta k) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“k) “īpašas stabilitātes prasības” ir stabilitātes prasības, kas paredzētas 6. pantā;”;

(g) tiek pievienots n) apakšpunkts ar šādu tekstu:

“n) “operators” ir juridiska vai fiziska persona, kas uzņēmusies atbildību par kuģa ekspluatāciju”;

(2) direktīvas 3. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Visas dalībvalstis, rīkojoties ostas valsts statusā, gādā par to, lai ro-ro pasažieru kuģi, kas brauc ar tādas valsts karogu, kura nav dalībvalsts, pilnīgi atbilstu šīs direktīvas prasībām, iekams tiem ļauj uzsākt regulārās satiksmes reusus no minētās dalībvalsts ostām vai uz tām, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110²⁰.”;

(3) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Nozīmīgais viļņu augstums

Nozīmīgo viļņu augstumu (h_s) izmanto, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz automobiļu klāja, piemērojot I pielikumā A iedaļā noteiktās īpašās stabilitātes prasības. Nozīmīgā viļņu augstuma vērtību nosaka tādu, lai varbūtība to pārsniegt gada laikā nebūtu lielāka par 10 %.”;

²⁰

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

- (4) direktīvas 5. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “1. Ostas valstis izveido un uztur to jūras rajonu sarakstu, ko šķērso ro-ro pasažieru kuģi, kuri nodrošina regulāru satiksmi ar to ostām, un norāda attiecīgās nozīmīgā viļņu augstuma vērtības šajos rajonos.”;
- (b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:
- “3. Sarakstu publicē publiskā datubāzē, kas ir pieejama kompetentās jūrmniecības iestādes tīmekļa vietnē. Komisijai paziņo šādas informācijas atrašanās vietu, kā arī visus atjauninātos sarakstus un šādas atjaunināšanas iemeslus.”;
- (5) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Īpašas stabilitātes prasības

1. Neskarot Direktīvas 2009/45/EK piemērošanu, jauni ro-ro pasažieru kuģi, kas ir sertificēti vairāk nekā 1350 cilvēku pārvadāšanai, atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas *SOLAS* 2020 II-1. nodaļas B daļā.
2. Izvēloties operatoru, jauni ro-ro pasažieru kuģi, kas sertificēti 1350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai, atbilst:
 - (a) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā, vai
 - (b) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma B iedaļā.

Par katru šādu kuģi karoga valsts iestāde divu mēnešu laikā no 8. pantā minētā sertifikāta izdošanas dienas informē Komisiju par pirmās daļas a vai b) apakšpunktā minētās iespējas izvēli un šādā paziņojumā iekļauj III pielikumā minēto informāciju.

3. Piemērojot I pielikuma A iedaļā noteiktās prasības, dalībvalstis ņem vērā II pielikumā noteiktās pamatnostādnes, ciktāl tas ir iespējams un samērojams ar attiecīgā kuģa konstrukciju.
4. Izvēloties operatoru, esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas sertificēti vairāk nekā 1350 cilvēku pārvadāšanai un kas iekļauti regulārā satiksmē uz dalībvalsts ostu vai no tās pēc *[PB, norādīt datumu: viens gads no šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas]*, un kas nekad nav bijuši sertificēti saskaņā ar šo direktīvu, atbilst:
 - (a) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas *SOLAS* 2020 II-1. nodaļas B daļā; vai
 - (b) īpašajām prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā, papildus tām, kas noteiktas *SOLAS* 2009 II-1. nodaļas B daļā.

Piemēroto standartu norāda kuģa sertifikātā, kas nepieciešams saskaņā ar 8. pantu.

5. Izvēloties operatoru, esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas sertificēti 1350 vai mazāk cilvēku pārvadāšanai un kas iekļauti regulārā satiksmē uz dalībvalsts ostu vai no tās pēc *[PB: norādīt datumu, kas ir viens gads no šīs grozījumu direktīvas*

spēkā stāšanās dienas], un kas nekad nav bijuši sertificēti saskaņā ar šo direktīvu, atbilst:

- (a) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā,
- (b) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma B iedaļā, vai
- (c) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma A iedaļā, papildus tām, kas noteiktas *SOLAS* 2009 II-1. nodaļas B daļā.

Piemēroto standartu norāda 8. pantā minētajā kuģa sertifikātā.

- 6. Esošie ro-ro pasažieru kuģi, kas veic regulāru satiksmi uz dalībvalsts ostu vai no tās līdz [*PB: norādīt datumu, kas ir viens gads no šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas*], atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas I pielikumā, kāds tas bija pirms [*PB: norādīt šīs grozījumu direktīvas nosaukumu*] stāšanās spēkā.”;

(6) direktīvas 7. pantu svītrot;

(7) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Sertifikāti

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

Sertifikātus izdod karoga valsts iestāde, un tam var būt pievienoti citi saistīti sertifikāti. Attiecībā uz ro-ro pasažieru kuģiem, kuri atbilst I pielikuma A iedaļā noteiktajām īpašajām stabilitātes prasībām, sertifikātā norāda nozīmīgo viļņu augstumu, līdz kuram kuģis spēj izpildīt īpašās stabilitātes prasības.

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

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

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

(8) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Sezonāli un īstermiņa pārvadājumi

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

2. Tomēr gadījumos, kad neparedzētu apstākļu dēļ ro-ro pasažieru kuģis ir steidzami jāaizstāj, lai nodrošinātu nepārtrauktu satiksmi, 1. punktā noteiktā paziņošanas pienākuma vietā piemēro Direktīvas (ES) 2017/2110 4. panta 4. punktu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK²¹ XVII pielikuma 1.3. punktu.

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

4. Ro-ro pasažieru kuģiem, kuri atbilst I pielikuma A iedaļā noteiktajām īpašajām prasībām, ja pārvadājumus, kā minēts šī panta 1. un 2. punktā, veic laikā, kad nozīmīgais viļņu augstums ir zemāks nekā tam pašam jūras rajonam noteiktā vērtība pārvadājumiem visa gada laikā, tad nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laika posmam, kompetentā iestāde var izmantot, lai noteiktu ūdens līmeņa augstumu uz klāja, piemērojot I pielikuma A iedaļā minētās īpašās stabilitātes prasības. Nozīmīgā viļņu augstuma vērtību, kas piemērojama šim īsākajam laika posmam, nosaka, vienojoties dalībvalstīm vai attiecīgā gadījumā dalībvalstīm un trešām valstīm abos maršruta galapunktos.

5. Kad ostas valsts(-u) kompetentā iestāde ir devusi piekrišanu pārvadājumiem 1. un 2. punkta nozīmē, uz ro-ro pasažieru kuģa, kas uzsāk šādus pārvadājumus, ir jābūt sertifikātam, kas apstiprina kuģa atbilstību šīs direktīvas prasībām, kā paredzēts 8. panta 1. punktā.”;

(9) iekļauj šādu 13.a pantu:

“13.a pants

Pārskatīšana

Komisija izvērtē šīs direktīvas īstenošanu un izvērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei līdz [PB, norādīt datumu: desmit gadi no šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas]. Informāciju, kas balstīta 6. panta 2. punktā minētajos paziņojumos, dara pieejamu anonimizētā veidā.”;

(10) Direktīvas 2003/25/EK I un II pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu;

(11) šīs direktīvas II pielikuma tekstu pievieno kā III pielikumu Direktīvā 2003/25/EK.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz [PB, norādīt datumu: viens gads pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos noteikumus, kas nepieciešami šīs direktīvas prasību izpildei. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*