

Brüssel, 30. mai 2022
(OR. en, fr)

9236/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	8916/22
Komisjoni dok nr:	6405/22 + ADD 1
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/25/EÜ seoses parandatud püstuvusnõuete lisamisega ja selle vastavusse viimisega Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kindlaksmääratud püstuvusnõuetega – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 18. veebruaril 2022 Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku.
2. Ettepanekus käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiivi 2003/25/EÜ (ro-ro-reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta) muutmist¹.
3. Direktiivis 2003/25/EÜ on sätestatud vigastatud ro-ro-reisiparvlaevade püstuvusnõuded, mida kohaldatakse olenemata laeva lipuriigist kõikide ro-ro-reisiparvlaevade suhtes, mis teevad rahvusvahelistel merereisidel liinivedusid liikmesriigi sadamasse või sadamateist. Direktiivi eesmärk on tagada seda tüüpi laevade vigastustejärgne püstuvus, mis suurendab nende merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuste korral.

¹ ELT L 123, 17.5.2003, lk 22.

4. Direktiivi läbivaatamise konkreetsed eesmärgid on järgmised:

- tagada võimalikult suures ulatuses kooskõla hiljuti ajakohastatud rahvusvaheliste standarditega, mida kohaldatakse reisilaeva püstuvuse suhtes vastavalt Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) saavutatud kokkuleppele;
- vähendada nii keerukust kui ka tehnilist ja halduskoormust, mis tuleneb peamiselt sellest, et vigastatud ro-ro-reisiparvlaevade merekindluse hindamiseks kasutatakse kaht erinevat korda;
- vähendada muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)² puhul mõistete ja nõuete ebaselgust, juhul kui see on võimalik, ning
- kõrvaldada rahvusvaheliste õigusaktide aegunud sätteid, mis ei ole enam asjakohased või mis on kehtivuse kaotanud.

5. Ettepanek võeti vastu õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) ning parema õigusloome tegevuskava raames ning reisilaevade ohutust käsitlevate ELi õigusaktide toimivuskontrolli vahetu järelmeetmena³. Sellele ei ole lisatud põhjalikku mõjuhindangut.

² ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

³ 13230/15.

II. LÄBIVAATAMINE TEISTES INSTITUTSIOONIDES

6. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) määras 1. aprillil 2022 raportööriks Roberts Zile (ECR, Lāti).
7. 18. mail 2022 võttis Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastu oma arvamuse ettepaneku kohta⁴.

III. NÕUKOGU TÖÖ HETKESEIS

8. Merenduse töörühm vaatas ettepaneku läbi mitmel koosolekul alates 2022. aasta märtsist. Kõik delegatsioonid väljendasid üldist toetust komisjoni ettepaneku eesmärkidele suurendada ro-ro reisiravlaevade ohutust.
9. Töörühm jõudis oma 17. mai koosolekul kokkuleppele lisas esitatud teksti suhtes.
10. Alaliste esindajate komitee kinnitas oma 20. mai koosolekul töörühmas saavutatud kokkuleppe ja soovitas nõukogul transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 2. juuni 2022. aasta istungil (transport) kokku leppida üldine lähenemisviis.
11. Komisjoni ettepanekusse on pakutud vähe muudatusi. Tuleks märkida nelja sisulist muudatust.
12. Esiteks jäetakse välja artikli 6 lõike 5 punkt c. See säte on üleliigne, arvestades sama lõike punktides a ja b sätestatud alternatiive.
13. Teiseks pikendatakse komisjoni kavandatud ülevõtmise tähtaega (üks aasta pärast muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva) 24 kuuni.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Lisaks, et mitte põhjustada ebaproportsionaalset halduskoormust sisemaariikidest liikmesriikidele, kellel ei ole meresadamaid ning kelle lipu all ei sõida kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid laevu, on sellistel liikmesriikidel võimalus selle direktiivi sätteid (artikkel 2a ja põhjendus 9a) mitte kohaldada. See tähendab, et kuni need tingimused on täidetud, ei ole nad kohustatud kõnealust direktiivi üle võtma.
15. Lõpuks lisatakse põhjendus 7a, et rõhutada, et sadamariigid peaksid tegema võimalikult ulatuslikku koostööd, et koostada kõnealuses direktiivis osutatud merepiirkondade loetelu, võttes arvesse riikide suveräänsust nende jurisdiktsiooni alla kuuluvate merepiirkondade üle ja mereõiguse üldpõhimõtteid.
16. Menetluse praeguses etapis säilitab komisjon menetlusliku reservatsiooni kõigi oma ettepanekusse tehtavate muudatuste suhtes.

IV. **KOKKUVÕTE**

17. Eespool toodut silmas pidades palutakse nõukogul leppida kokku üldine lähenemisviis ettepaneku suhtes võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/25/EÜ seoses parandatud püstuvusnõuete lisamisega ja selle vastavusse viimisega Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kindlaksmääratud püstuvusnõuetega, tuginedes käesoleva aruande lisas esitatud kompromissile.

2022/0036 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2003/25/EÜ seoses parandatud püstuvusnõuete lisamisega ja selle direktiivi vastavusse viimisega Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kindlaksmääratud püstuvusnõuetega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁵,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁶,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/25/EÜ⁷ kehtestatakse ro-ro-reisiparvlaevadele täpsemad püstuvusnõuded, mis parandavad seda tüüpi laevade merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuste korral ning tagavad koos direktiivi vastuvõtmise kuupäeval kehtivas rahvusvahelises konventsioonis inimelude ohutuse kohta merel („SOLASi konventsioon“) sätestatud nõuetega kõrge ohutustaseme nii reisijatele kui ka laevaperele.

⁵ 18. mai 2022. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁶ ELT C , , lk .

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiiv 2003/25/EÜ ro-ro reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta (ELT L 123, 17.5.2003, lk 22).

- (2) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis 15. juunil 2017 resolutsiooniga MSC.421(98) vastu muudetud erisätteid, mis käsitlevad vigastatud reisilaevade püstuvusnõudeid ja mida kohaldatakse ka ro-ro-reisiparvlaevade suhtes. Neid rahvusvahelise tasandi arengusuundumusi on vaja arvesse võtta ning viia liidu eeskirjad ja nõuded kooskõlla eeskirjadega, mida vastavalt SOLASi konventsioonile kohaldatakse rahvusvahelisi reise tegevate ro-ro-reisiparvlaevade suhtes.
- (3) 1995. aasta SOLASi konverentsi resolutsiooniga 14 lubati IMO liikmetel sõlmida piirkondlikke lepinguid, kui nende arvates valitsevad meretingimused ja muud kohalikud olud eeldavad täpsemaid püstuvusnõudeid kindlaksmääratud merepiirkonnas.
- (3a) Direktiivi 2003/25/EÜ I lisas vigastatud ro-ro reisiparvlaevade jaoks ette nähtud deterministlikud püstuvusnõuded erinevad uutest rahvusvahelistest tõenäosuspõhistest nõuetest, mille puhul ro-ro-reisiparvlaeva ohutust mõõdetakse kokkupuurkejärgse vastupidavustõenäosuse alusel. Rahvusvaheline tõenäosuspõhine kord on sätestatud SOLASi konventsiooni II-1 peatükis. Uued nõuded tuleks lisada direktiivi 2003/25.
- (4) Ro-ro-reisiparvlaevade suhtes kohaldatakse jätkuvalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/45/EÜ⁸ sätestatud nõudeid. Eri suurusega ro-ro-reisiparvlaevade ohutustaseme hindamisel vastavalt SOLAS 2020 nõuetele leiti, et selliste ro-ro-reisiparvlaevade puhul, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1350 inimest, kaasneks nende püstuvusnõuete kohaldamisega oluliselt madalam riskitase võrreldes ohutustasemega, mis saavutatakse direktiivis 2003/25/EÜ ja SOLASi konventsioonis (mida on muudetud SOLAS 90-ga) sätestatud nõuete kohaldamise korral.
- (5) Käesolevas direktiivis sätestatud püstuvusnõudeid, mida kohaldatakse selliste ro-ro-reisiparvlaevade suhtes, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 inimest, oleks teatava projektilahendusega laevade puhul keerukas rakendada. Seepärast peaks ettevõtjatel, kes omavad või kasutavad selliseid laevu liinivedudeks liidu piires, olema võimalus kohaldada enne käesoleva direktiivi jõustumist kehtinud püstuvusnõudeid. Liikmesriigid peaksid teavitama komisjoni sellise võimaluse kasutamisest ja lisama asjaomaste laevadega seotud andmed. Kümme aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva peaks komisjon hindama kõnealuse võimaluse kasutamist, et võtta vastu otsus käesoleva direktiivi täiendava läbivaatamise kohta.
- (6) Selliste ro-ro-reisiparvlaevade puhul, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 inimest, peaks SOLAS 2020 nõudeid olema võimalik vabatahtlikult kohaldada tingimusel, et asjakohase ohutustaseme saavutamiseks vajalik indeksi R tase on SOLAS 2020 nõuetega ettenähtust kõrgem.
- (7) Vajaliku ohutustaseme tagamiseks tuleks vigastatud laeva püstuvuse erinõudeid kohaldada ka olemasolevate ro-ro-reisiparvlaevade suhtes, mida ei ole kunagi direktiivi 2003/25/EÜ kohaselt sertifitseeritud ja mida hakatakse liidus kasutama liinivedudeks.
- (7a) Sadamariigid peaksid tegema võimalikult ulatuslikku koostööd, et koostada käesolevas direktiivis osutatud merepiirkondade loetelu, võttes arvesse riikide suveräänsust nende jurisdiktsiooni alla kuuluvate merepiirkondade üle ja mereõiguse üldpõhimõtteid.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1).

- (8) Selleks et komisjon saaks hinnata käesoleva direktiivi rakendamist ja esitada Euroopa Parlamendile ja nõukogule [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – kümme aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist*] asjakohase aruande, peaksid liikmesriigid esitama andmed iga uue ro-ro-reisiparvlaeva kohta, mis sertifitseeritakse pärast [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist*] liinivedude tegemiseks 1350 või vähema inimesega pardal vastavalt käesolevas direktiivis sisalduvatele püstuvusnõuetele. Need andmed tuleks esitada, järgides lisas ette nähtud vormi. Need andmed peavad olema kättesaadavad kõigi uute reisilaevade kohta, kuna need peavad vastama SOLAS 2020-s sätestatud tõenäosuspõhiste püstuvusnõuetele.
- (9) Kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ⁹ on muudetud ning nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ¹⁰ on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2017/2110¹¹ kehtetuks tunnistatud, ei ole mõiste „vastuvõtjariik“ enam asjakohane, mistõttu see tuleks asendada mõistega „sadamariik“.
- (9a) Et mitte põhjustada ebaproportsionaalset halduskoormust sisemaariikidest liikmesriikidele, kellel ei ole meresadamaid ning kelle lipu all ei sõida käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid laevu, peaks sellistel liikmesriikidel olema võimalus käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada. See tähendab, et kuni need tingimused on täidetud, ei ole nad kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma.
- (10) Seepärast tuleks direktiivi 2003/25/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131 28.5.2009, lk 57).

¹⁰ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/35/EÜ regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61).

Artikkel 1

Direktiivi 2003/25/EÜ muudatused

Direktiivi 2003/25/EÜ muudetakse järgmiselt:

(1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punktid b ja c asendatakse järgmisega:

„b) „olemasolev ro-ro-reisiparvlaev“ – ro-ro-reisiparvlaev, mille kiil on pandud või mis on samasuguses ehitusjärgus enne [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva]. Samasugune ehitusjärk tähendab ehitusjärku, milles:

- i) algab kindla laeva ehitusena käsitletav tegevus ja
- ii) on alanud kõnealuse laeva kokkupanek, mis hõlmab vähemalt 50 tonni või 1 % kõikide ehitusmaterjalide arvestuslikust massist, olenevalt sellest, kumb arv on väiksem;

c) „uus ro-ro-reisiparvlaev“ – ro-ro-reisiparvlaev, mis ei ole olemasolev laev;“;

b) punkt e asendatakse järgmisega:

„e) „SOLASi konventsioon “ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel ja selle kehtivad muudatused;“;

c) lisatakse alapunktid ea, eb ja ec:

„ea) „SOLAS 90“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, mida on muudetud järgmiste IMO dokumentidega:

- resolutsioon MSC.1(45);
- resolutsioon MSC.6(48);
- resolutsioon MSC.11(55);
- resolutsioon MSC.13(57);
- resolutsioon MSC.19(58);
- resolutsioon MSC.26(60);
- resolutsioon MSC.24(60);
- resolutsioon MSC.27(61);
- resolutsioon MSC.31(63);
- SOLASi konverents 2/21;

- resolutsioon MSC.42(64);
- resolutsioon MSC.46(65);
- resolutsioon MSC.57(67);
- resolutsioon MSC.65(68);
- SOLASi konverents 4/25;
- resolutsioon MSC.69(69);
- resolutsioon MSC.99(73);
- resolutsioon MSC.117(74);

eb) „SOLAS 2009“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.216(82);“;

ec) „SOLAS 2020“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.421(98);“;

d) punkt f asendatakse järgmisega:

„f) „liinivedu“ – ro-ro-reisiparvlaevade järjekorrad ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseta järjekorrad ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas

- i) avaldatud sõiduplaani kohaselt või
- ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;“;

e) punkt i asendatakse järgmisega:

„i) „sadamariik“ – liikmesriik, kelle sadamatesse või sadamatest ro-ro-reisiparvlaev liinivedusid teeb;“;

f) punkt k asendatakse järgmisega:

„k) „täpsemad püstuvusnõuded“ – artiklis 6 osutatud püstuvusnõuded;“;

g) lisatakse punkt n:

„n) „käitaja“ – juriidiline või füüsiline isik, kes on võtnud vastutuse laeva käitamise eest;“;

- (2) artikli 3 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Iga liikmesriik tagab sadamariigina, et muu riigi kui liikmesriigi lipu all sõitvad ro-ro-reisiparvlaevad vastavad täielikult käesoleva direktiivi nõuetele, enne kui nad võivad liinivedudel liigelda selle liikmesriigi sadamatest või sadamatesse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2017/2110/EÜ¹².“;

- (3) artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Olulised lainekõrgused

Olulisi lainekõrgusi (hs) kasutatakse laeva autotekile kogunenud vee kõrguse kindlaksmääramiseks juhul, kui kohaldatakse I lisa A jaos sisalduvaid täpsemaid püstuvusnõuded. Olulise lainekõrguse väärtused on need, mida ei ületata aasta jooksul suurema tõenäosusega kui 10 %.“;

- (4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Sadamariigid kehtestavad selliste ro-ro-reisiparvlaevade loetelu, mis teevad nende sadamatesse või sadamatest liinivedusid, ja nende piirkondade oluliste lainekõrguste vastavad väärtused, ning ajakohastavad asjaomast loetelu.“;

- b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Loetelu avaldatakse pädeva veeteede ameti kodulehekülje avalikus andmebaasis. Komisjonile teatatakse ka sellise andmebaasi asukohast ja loetelu ajakohastamistest ning nende ajakohastamiste põhjustest.“;

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61).

(5) artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Täpsemad püstuvusnõuded

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamist, peavad uued ro-ro-reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1350 inimest, vastama SOLAS 2020 II-1 peatüki B osas sätestatud püstuvusnõuetele
2. Käitaja valikul peavad uued ro-ro-reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 inimest, vastama:

a) käesoleva direktiivi I lisa A jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele või

b) käesoleva direktiivi I lisa B jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele.

Lipuriigi ametiasutus teatab komisjonile iga sellise laeva puhul kahe kuu jooksul alates artiklis 8 osutatud sertifikaadi väljaandmise kuupäevast esimese lõigu punktides a või b osutatud variandi valikust ning lisab sellele teatele III lisas osutatud üksikasjalikud andmed.

3. I lisa A jaos sätestatud nõuete kohaldamisel kasutavad liikmesriigid II lisas esitatud juhendit, kui see on otstarbekohane ja kooskõlas kõnealuse laeva projektilahendusega.
4. Käitaja valikul peavad olemasolevad ro-ro-reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1350 inimest ja mis alustasid liinivedude tegemist liikmesriigi sadamasse või sadamateist pärast [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*], ning mida ei ole kunagi käesoleva direktiivi kohaselt sertifitseeritud, vastama:
 - a) SOLAS 2020 II-1 peatüki B osas sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele või
 - b) lisaks SOLAS 2009 II-1 peatüki B osas sätestatud nõuetele ka käesoleva direktiivi I lisa A jaos sätestatud täpsematele nõuetele.

Kohaldatavad püstuvusnõuded märgitakse artikli 8 kohaselt nõutavale laevasertifikaadile.

5. Käitaja valikul peavad olemasolevad ro-ro-reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada 1350 inimest või vähem ja mis alustasid liinivedude tegemist liikmesriigi sadamasse või sadamatest pärast [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*], ning mida ei ole kunagi käesoleva direktiivi kohaselt sertifitseeritud, vastama:

a) käesoleva direktiivi I lisa A jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele või

b) käesoleva direktiivi I lisa B jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele.

c) [...]

Kohaldatavad püstuvusnõuded märgitakse artikli 8 kohaselt nõutavale laevasertifikaadile.

6. Olemasolevad ro-ro-reisiparvlaevad, mis tegid liinivedusid liikmesriigi sadamasse või sadamatest hiljemalt [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*], peavad vastama I lisa sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele, nagu seda kohaldatai enne [*väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva muutmisdirektiivi täielik pealkiri*] jõustumist.“;

(6) artikkel 7 jäetakse välja;

(7) artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Sertifikaadid

1. Kõigil uutel ja olemasolevatel liikmesriigi lipu all sõitvatel ro-ro-reisiparvlaevadel peab olema sertifikaat, mis kinnitab vastavust artiklis 6 osutatud täpsematele püstuvusnõuetele.

Sertifikaadi annab välja lipuriigi ametiasutus ja sellele võib lisada muud asjakohased sertifikaadid. I lisa A jaos esitatud täpsematele püstuvusnõuetele vastavate ro-ro-reisiparvlaevade sertifikaadile märgitakse oluline lainekõrgus, milleni laev vastab täpsematele püstuvusnõuetele.

Sertifikaat kehtib seni, kuni asjaomane ro-ro-reisiparvlaev tegutseb piirkonnas, kus on sama või madalam oluline lainekõrgus.

2. Iga sadamariigina toimiv liikmesriik peab tunnustama teise liikmesriigi poolt käesoleva direktiivi kohaselt väljastatud sertifikaate.

3. Iga sadamariigina toimiv liikmesriik peab aktsepteerima kolmanda riigi väljastatud sertifikaate, millega tõendatakse, et ro-ro-reisiparvlaev vastab käesolevas direktiivis kehtestatud täpsematele püstuvusnõuetele.“;

(8) artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Hooajaline ja lühiajaline liiklus

1. Kui aastaringset liinivedu teostav laevandusettevõtja soovib lühemaks ajaks kasutusele võtta täiendavaid ro-ro-reisiparvlaevu, teatab ta sellest sadamariigi või sadamariikide pädevale asutusele hiljemalt üks kuu enne asjaomaste laevade kasutuselevõttu selles liiniveos.
2. Kui ro-ro-reisiparvlaev tuleb ettenägematute asjaolude tõttu liiniveo jätkumise tagamiseks kiiresti kasutusele võtta, kohaldatakse lõikes 1 osutatud teatamiskohustuse asemel siiski direktiivi (EL) 2017/2110 artikli 4 lõikes 4 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ¹³ XVII lisa punktis 1.3 sätestatud teatamiskohustust.
3. Kui laevandusettevõtja soovib hooajaliselt teostada liinivedu lühema aja jooksul, mis ei ületa kuut kuud aastas, teatab ta sellest sadamariigi või sadamariikide pädevale asutusele hiljemalt kolm kuud enne sellise tegevuse algust.
4. Kui selline tegevus, millele on osutatud käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2, leiab I lisa A jao kohastele täpsustatud nõuetele vastavate ro-ro-reisiparvlaevade puhul aset tingimustes, mille puhul oluline lainekõrgus on väiksem kui samale merepiirkonnale aastaseks liikluseks kehtestatud oluline lainekõrgus, võib pädev asutus tekil oleva vee kõrguse kindlaksmääramisel I lisa A jaos sisalduvaid täpsemaid püstuvusnõudeid kohaldades kasutada selle lühema ajavahemiku suhtes kohaldatavat olulist lainekõrgust. Selle lühema ajavahemiku suhtes kohaldatav oluline lainekõrgus lepitakse kokku laevaliini kummaski otsas olevate liikmesriikide või vajaduse ja võimaluse korral liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel.
5. Kui sadamariigi või sadamariikide pädevad asutused on lõigetes 1 ja 3 nimetatud liiniveoga nõustunud, peab sellise liiniveoga tegelevatel ro-ro-reisiparvlaevadel olema käesoleva direktiivi sätetele vastavust tõendav sertifikaat, nagu on sätestatud artikli 8 lõikes 1.“;

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131 28.5.2009, lk 57).

- (9) lisatakse artikkel 13a:

„Artikkel 13a

Läbivaatamine

Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ning esitab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – kümme aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*]. Artikli 6 lõikes 2 osutatud teadatel põhinev teave tehakse kättesaadavaks anonüümitud kujul.“;

- (10) Direktiivi 2003/25/EÜ I ja II lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi I lisale.

- (11) Käesoleva direktiivi II lisa tekst lisatakse direktiivile 2003/25/EÜ kui III lisa.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*] käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Liikmesriigid edastavad selliste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 2a

Erandid

Liikmesriigile, kelle territooriumil ei ole meresadamaid ja kes on kas sulgenud oma riikliku laevaregistri või kelle lipu all ei sõida käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid laevu, võib teha käesoleva direktiivi sätetest erandi seni, kuni eespool nimetatud nõuded on täidetud. Iga liikmesriik, kes kavatseb kõnealust erandit kasutada, teatab sellest komisjonile hiljemalt [määratakse hiljem]. Komisjonile teatatakse ka hilisematest muudatustest.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

[...],

*Euroopa Parlamendi nimel
eesistuja*

*Nõukogu nimel
eesistuja*

1. I lisa muudetakse järgmiselt:

- a) Pealkirja järele lisatakse järgmine tekst:
 - „A osa“;
- b) lisatakse järgmine sissejuhatav lause:
 - „Käesolevas A osas käsitatakse viiteid SOLASi konventsiooni määrustele viidetena SOLAS 90 alusel kohaldatavatele määrustele.“;
- c) punkt 1 asendatakse järgmisega:
 - „1. Lisaks SOLASi konventsiooni määruses II-1/B/8 sätestatud nõuetele, mis on seotud veekindlate vaheseinte ja püstuvusega vigastuste puhul, tuleb täita käesoleva osa nõudeid.“;
- d) punkt 3.1 asendatakse järgmisega:
 - „3.1. Selliste laevade puhul, mida käitatakse üksnes lühema hooaja jooksul, nagu on osutatud artiklis 9, lepivad kohaldatava olulise lainekõrguse kokku asjaomaste laevade teele jäävad sadamariigid.“;
- e) lisatakse B osa:

„B osa

Täita tuleb SOLAS 2020 II-1 peatüki B osa nõudeid. Erandina SOLAS 2020 määrusest II-1/B/6.2.3 määratakse nõutava vaheruumideks jaotamise indeks R kindlaks järgmiselt:

Pardal olevate inimeste arv (N)	Vaheruumideks jaotamise indeks (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 * \ln (N + 89.048) + 0.579$

kus

- N = pardal olevate inimeste koguarv.“

2. II lisa muudetakse järgmiselt:

Pealkirjale „Taotlus“ järgnev sissejuhatav lõik asendatakse järgmisega:

„Käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 3 sätete kohaselt peavad seda juhendit kasutama liikmesriikide asutused, kohaldades I lisa A jaos sätestatud täpsemaid püstuvusnõudeid, kuivõrd see on praktiliselt võimalik ja vastab asjaomase laeva projekte. Allpool esitatud lõigete numbrid vastavad I lisa A jaos esitatud lõigete numbritele.“

II LISA

„III LISA – ÜKSIKASJALIKUD ANDMED

Artikli 6 lõike 2 kohaselt edastatavad andmed:

I. Üldandmed

- (1) kohaldatavad püstuvusnõuded: I lisa A või B jagu
- (2) laeva tuvastusnumber (IMO number, kutsung)
- (3) peamised andmed
- (4) laeva üldjoonis
- (5) inimeste arv pardal
- (6) kogumahutavus
- (7) kas laev on kahekäilaline: jah/ei
- (8) kas laeval on pikad alumised lastiruumid: jah/ei

II. Eriandmed – ro-ro-reisiparvlaevad, mille suhtes kohaldatakse SOLASi tõenäosuspõhiseid nõudeid

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – nõutava vaheruumideks jaotamise indeks;
- (11) laeva vaheruumideks jaotamise plaan (veetiheduse tagamise plaan), kuhu on kantud kõik sisemised ja välimised avaused, sealhulgas nendega ühendatud vaheruumid, ning ruumide mõõtmisel kasutatud dokumendid, nagu laeva üldjoonis ja laeva tankide plaan. Lisada tuleb vaheruumideks jaotamise piki-, põiki- ja püstsuunalised piirid¹⁴;
- (12) saavutatud vaheruumideks jaotamise indeksi A väärtus koos kokkuvõtliku tabeliga, mis sisaldab kõigi vigastatud piirkondade¹⁵ panuste osakaalu ja kus on eraldi veerg saavutatava vaheruumideks jaotamise indeksi ($w \cdot p \cdot v$) jaoks;
- (13) ja 2. tsooni vigastuste puhul nende vigastuste protsent, mida ei uuritud (st juhtumid, mida tegur ($w \cdot p \cdot v$) ei hõlma), mille korral $s=0$, $s = 1$ ja $0 < s < 1$;

¹⁴ Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele vastavalt IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktile 2.2.

¹⁵ Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele vastavalt IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktile 2.3.1.

- (14) ja 2. tsooni vigastuste puhul nende uurimata vigastuste protsent, mis on seotud autotekkidega (st juhtumid, mida tegur $w \cdot p \cdot v$ ei hõlma), mille korral $s=0$, $s = 1$ ning $0 < s < 1$;
- (15) iga vigastuse puhul, mis mõjutab saavutatud vaheruumideks jaotamise indeksi A väärtust, märke veega täituvate ruumide, nende panuse osakaalu ja teguri „s“ kohta¹⁶;
- (16) andmed mittepanustavate vigastuste kohta ($s = 0$ ja $p > 0$) selliste ro-ro-reisiparvlaevade puhul, millel on pikk alumine lastiruum, sealhulgas kõik andmed arvutatud tegurite kohta¹⁷.

III. Eriandmed – ro-ro-reisiparvlaevad, mille suhtes kohaldatakse I lisa A jagu

– Nõuete täitmise meetod:

- näidiskatsed
- arvutused

Palun märkige, kui tekil oleva veekoguse arvutused on tegemata jäetud näiteks seetõttu, et jääk-vabaparras on kõikide vigastusjuhtumite korral suurem kui 2,0 m: jah/ei

Oluline lainekõrgus vastavalt direktiivile 2003/25/EÜ.“

¹⁶ Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele vastavalt IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktile 2.3.1.

¹⁷ Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele vastavalt IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktile 2.3.1.