



Briuselis, 2022 m. gegužės 30 d.
(OR. en, fr)

9236/22

Tarpinstitucinė byla:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 8916/22

Komisijos dok. Nr.: 6405/22 + ADD 1

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB, kiek tai susiję su patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimu ir tos direktyvos suderinimu su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais

– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2022 m. vasario 18 d. Komisija pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai pirmiau nurodytą pasiūlymą.
2. Pasiūlymas susijęs su 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/25/EB dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų¹ daliniu keitimu.
3. Direktyvoje 2003/25/EB nustatyti apgadintų ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimai, taikomi visiems reguliariams paslaugas į valstybių narių uostus ir iš jų teikiantiems ro-ro keleiviniams laivams, neatsižvelgiant į jų vėliavą, plaukiojantiems tarptautiniais reisais. Ja siekiama užtikrinti jų stovumą po apgadinimo ir taip padidinti šio tipo laivų neskęstamumą, kai jie apgadinami dėl susidūrimo.

¹ OL L 123, 2003 5 27, p. 22.

4. Konkretūs direktyvos peržiūros tikslai:

- užtikrinti kuo didesnę derėjamą su neseniai atnaujintais keleiviniams laivams taikomais tarptautiniais apgadinto laivo stovumo standartais, dėl kurių susitarta Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO);
- sumažinti painumą ir techninę bei administracinę naštą, atsiradusius pirmiausia dėl dviejų skirtingų apgadintų ro-ro keleivinių laivų nesklejamumo vertinimo sistemų;
- kuo labiau pašalinti apibrėžčių ir reikalavimų dviprasmiškumą, atsižvelgiant į 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų² su pakeitimais ir
- panaikinti pasenusias nuostatas dėl nebeaktualių arba nebegaliojančių tarptautinės teisės priemonių.

5. Pasiūlymas buvo priimtas Komisijos reglamentavimo kokybės ir rezultatų programos (toliau – programa REFIT) ir geresnio reglamentavimo darbotvarkės kontekste ir jis atitinka tolesnius veiksmus, susijusius su ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra³. Išsamus poveikio vertinimas prie pasiūlymo nepridedamas.

² OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

³ Dok. 13230/15.

II. NAGRINĖJIMAS KITOSE INSTITUCIJOSE

6. 2022 m. balandžio 1 d. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) pranešėju paskyrė Roberts Zīle (ECR, Latvija).
7. 2022 m. gegužės 18 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę dėl pasiūlymo⁴.

III. TARYBOJE ATLIKTO DARBO PADĖTIS

8. Laivybos darbo grupė pasiūlymą svarstė keliuose posėdžiuose, rengiamuose nuo 2022 m. kovo mėn. Visos delegacijos pareiškė iš esmės pritariančios Komisijos pasiūlymo tikslams, siekiant padidinti ro-ro keleivinių laivų saugos lygį.
9. Gegužės 17 d. posėdyje darbo grupė susitarė dėl priede pateikto teksto.
10. Gegužės 20 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino darbo grupės lygmeniu pasiektą susitarimą ir rekomendavo Tarybai 2022 m. birželio 2 d. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos (TTE) tarybos (transportas) posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio.
11. Siūlomi Komisijos pasiūlymo pakeitimai yra nedideli. Iš esmės reikėtų atkreipti dėmesį į keturis pakeitimus.
12. Pirma, 6 straipsnio 4 dalies c punktas būtų išbrauktas. Iš tiesų ta nuostata dubliuojasi su tos pačios dalies a ir b punktuose išdėstytomis alternatyviomis nuostatomis.
13. Antra, Komisijos siūlomas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas (vieni metai nuo iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo dienos) būtų pratęstas iki 24 mėnesių.

⁴ Dok. 9327/22 + COR 1.

14. Be to, siekiant neužkrauti neproporcingos administracinės naštos žemyninėms valstybėms narėms, valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir kurios arba uždarė savo nacionalinį laivų registrą arba neturi į šios direktyvos taikymo sritį patenkančių su jų vėliava plaukiojančių keleivinių laivų, galėtų nukrypti nuo direktyvos nuostatų (2a straipsnis ir 9a konstatuojamoji dalis). Tai reikštų, kad jeigu tos sąlygos tenkinamos, tos valstybės narės neprivalo perkelti šios direktyvos į nacionalinę teisę.
15. Galiausiai, būtų įrašyta 7a konstatuojamoji dalis siekiant pabrėžti, kad uosto valstybės turėtų kuo glaudžiau bendradarbiauti siekdamos sudaryti 5 straipsnio 1 dalyje nurodytų jūrų zonų sąrašą, atsižvelgdamos į valstybių suverenitetą jų jurisdikcijai priklausančių jūrų zonų atžvilgiu ir bendruosius jūrų teisės principus.
16. Šiame procedūros etape Komisija laikosi procedūrinės išlygos dėl visų savo pasiūlymo pakeitimų.

IV. IŠVADA

17. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos prašoma susitarti dėl bendro požiūrio dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB, kiek tai susiję su patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimu ir tos direktyvos suderinimu su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais, remiantis šio pranešimo priede pateiktu kompromisiniu tekstu.

2022/0036 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB, kiek tai susiję su patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimu ir tos direktyvos suderinimu su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais

(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 nuomonę⁵,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁶,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB⁷ nustatomi vienodo lygio specialieji stovumo reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams, kuriuos taikant kartu su direktyvos priėmimo dieną galiojusia Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencija) redakcija (SOLAS 90) pagerinamas šio tipo laivų neskęstumas tais atvejais, kai jie dėl susidūrimo yra apgadinami, ir užtikrinamas aukštas keleivių ir įgulos saugos lygis;

⁵ 2022 m. gegužės 18 d. nuomonė (*dar nepaskelbta OL*).

⁶ OL C [...] [...] [...] p. [...].

⁷ 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).

- (2) 2017 m. birželio 15 d. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) priėmė Rezoliuciją MSC.421(98), kuria nustatomos peržiūrėtos konkrečios nuostatos dėl apgadintų keleivinių laivų stovumo reikalavimų, kurie taip pat taikomi ro-ro keleiviniams laivams; Į tuos tarptautinio lygmens pokyčius būtina atsižvelgti ir Sąjungos taisyklės bei reikalavimus suderinti su SOLAS konvencijoje 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;
- (3a) 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 remiantis laivo nenuskendimo po susidūrimo tikimybe. Tarptautinė tikimybinių 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/EB⁸ 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 šiuos stovumo reikalavimus ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, kylanti rizika būtų gerokai mažesnė, palyginti su saugumo lygiu, kuris užtikrinamas taikant Direktyvoje 2003/25/EB nustatytus reikalavimus kartu su SOLAS konvencija su pakeitimais, padarytais 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 reguliarias 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;
- (7a) uosto valstybės turėtų kuo glaudžiau bendradarbiauti siekdamas sudaryti šioje direktyvoje nurodytų jūrų zonų sąrašą, atsižvelgdamos į valstybių suverenitetą jų jurisdikcijai priklausančių jūrų zonų atžvilgiu ir bendruosius jūrų teisės principus.

⁸ 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).

- (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 turėtų pateikti duomenis apie kiekvieną naują ro-ro keleivinį laivą, po *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – 24 mėnesiai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo]* sertifikuotą teikti reguliarias paslaugas vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų laikantis šioje direktyvoje nustatytų stovumo reikalavimų. Šie duomenys turėtų būti teikiami laikantis priede nustatytos struktūros. Šie duomenys turi būti pateikiami apie visus naujus keleivinius laivus, nes jie turi atitikti tikimybinių stovumo reikalavimus, kaip numatyta SOLAS 2020;
- (9) kadangi Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB⁹ buvo iš dalies pakeista, o Tarybos direktyva 1999/35/EB¹⁰ buvo panaikinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110¹¹, priimančiosios valstybės sąvoka nebeaktuali ir turėtų būti pakeista uosto valstybės sąvoka;
- (9a) siekiant, kad žemyninėms valstybėms narėms, kurios neturi jūrų uostų ir į šios direktyvos taikymo sritį patenkančių su jų vėliava plaukiojančių laivų, nebūtų nustatyta neproporcinga administracinė našta, tokioms valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų. Tai reiškia, kad kol tos sąlygos yra tenkinamos, jos neprivalo perkelti šios direktyvos į nacionalinę teisę;
- (10) todėl Direktyva 2003/25/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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 – 24 mėnesiai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo dienos*]; panašus statybos etapas – etapas, kuriuo:

- i) pradedama konkretaus laivo statyba; 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;

- 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) įterpiamas toks n punktas:

„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/EB¹², visiškai atitiktų šioje direktyvoje nustatytus reikalavimus.“;

- 3) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Kontrolinis bangų aukštis

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

- 4) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Uosto valstybės parengia ir nuolat atnaušina 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 viešojoje duomenų bazėje, kurią galima rasti kompetentingos jūrų reikalų institucijos interneto svetainėje. Komisija informuojama apie tokios informacijos skelbimo vietą, informacijos atnaujinimus ir atnaujinimo priežastis.“;

¹² 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).

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 naudojasi 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 – 24 mėnesiai nuo šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo]* ir niekada nebuvo sertifikuoti pagal šią direktyvą, operatoriaus nuožiūra atitinka:
 - a) SOLAS 2020 II-1 skyriaus B dalyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus arba
 - b) šios direktyvos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius reikalavimus kartu su SOLAS 2009 II-1 skyriaus B dalyje nustatytais reikalavimais.

Taikomi stovumo reikalavimai nurodomi laivo sertifikate, kurio reikalaujama pagal 8 straipsnį.

5. Esami ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti iki 1 350 asmenų, kurie pradėjo teikti reguliarias paslaugas į valstybės narės uostą arba iš jo po *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – 24 mėnesiai 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 arba
 - b) šios direktyvos I priedo B skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus.
 - c) [...]

Taikomi stovumo reikalavimai nurodomi 8 straipsnyje nurodytame laivo sertifikate.

6. Esami ro-ro keleiviniai laivai, kurie iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – 24 mėnesiai 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 visą 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/EB¹³ 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 3 dalyse nurodytam paslaugų teikimui, tas paslaugas teikiantis ro-ro keleivinis laivas privalo turėti 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą sertifikatą, kuriuo patvirtinama atitiktis šios direktyvos nuostatoms.“;

¹³ 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).

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;

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 – 24 mėnesiai 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.

2a straipsnis

Nukrypti leidžianti nuostata

Valstybė narė, kurios teritorijoje nėra jūrų uostų ir kuri uždarė savo nacionalinį laivų registrą arba neturi su jos vėliava plaukiojančių laivų, kuriems taikoma ši direktyva, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų, jei laikomasi pirmiau minėtų reikalavimų. Bet kuri valstybė narė, ketinanti pasinaudoti šia nukrypti leidžiančia nuostata, apie tai praneša Komisijai ne vėliau kaip [bus apibrėžta]. Komisijai taip pat pranešama apie visus vėlesnius pakeitimus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

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

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

1. I priedas iš dalies keičiamas taip:

(a) po pavadinimo įterpiama:

– „A skirsnis“;

(b) įterpiamas įvadinis sakiny:

– „Šiame A skirsnyje nuorodos į SOLAS konvencijos taisykles laikomos nuorodomis į tokias tas taisykles, kokios taikomos pagal SOLAS 90.“;

(c) 1 punktas pakeičiamas taip:

– „1. Be SOLAS konvencijos II-1 skyriaus B dalies 8 taisyklėje nustatytų reikalavimų, susijusių su laivo skirstymu į vandeniui nelaidžius skyrius ir apgadinto laivo stovumu, turi būti laikomasi šio skirsnio reikalavimų.“;

(d) 3.1 punktas pakeičiamas taip:

– „3.1. Į laivų, kurie paslaugas teiks tik trumpesnę sezoną, kaip nurodyta 9 straipsnyje, maršrutą įtrauktų uostų valstybės susitaria dėl taikytino kontrolinio bangų aukščio.“;

(e) įterpiamas B skirsnis:

„B skirsnis

Turi būti laikomasi SOLAS 2020 II-1 skyriaus B dalies reikalavimų. Tačiau, nukrypstant nuo SOLAS 2020 II-1/B/6.2.3 taisyklės, privalomasis skirstymo į skyrius indeksas R nustatomas taip:

Laive esantys asmenys (N)	Skirstymo į skyrius indeksas (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 \cdot N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 \cdot \ln(N + 89.048) + 0.579$

Čia:

– N – bendras asmenų skaičius laive.“

2. II priedas iš dalies keičiamas taip:

įžanginė pastraipa po antrašte „Taikymas“ pakeičiama taip:

„Atsižvelgiant į šios direktyvos 6 straipsnio 3 dalies nuostatas, šiuos nurodymus valstybių narių nacionalinės administracijos naudoja taikydamos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stovumo reikalavimus, kiek tai praktiškai įmanoma ir suderinama su atitinkamo laivo konstrukcija. Toliau pateiktų teksto dalių numeriai atitinka nurodytuosius I priedo A skirsnyje.“.

II PRIEDAS

„III PRIEDAS PRANEŠIMO DUOMENYS

Pagal 6 straipsnio 2 dalį pateiktini duomenys:

I. Bendrieji duomenys

- (1) Taikomi stovumo reikalavimai: I priedo A skirsnis arba B skirsnis
- (2) Laivo identifikacinis numeris (IMO numeris, šaukinys)
- (3) Pagrindiniai duomenys
- (4) Bendrasis planas
- (5) Asmenų skaičius laive
- (6) GT
- (7) Ar laivas turi du įvažiavimus / išvažiavimus? Taip / Ne
- (8) Ar laivas turi ilgus apatinius triumus? Taip / Ne

II. Specialieji duomenys apie ro-ro keleivinius laivus, kuriems taikomi SOLAS tikimybiniai reikalavimai

- (9) d_l , d_p , d_s vertės
- (10) Privalomasis indeksas R
- (11) Skyrių išdėstymo planas (nelaidumo vandeniui planas) su visais vidiniais ir išoriniais atidarymo taškais, įskaitant prijungtus skyrius, ir informacija, naudojama atliekant erdvių matavimus, pvz., bendrasis planas ir rezervuarų planas. Turi būti nurodytos skyrių ribos – išilginės, skersinės ir vertikalios¹⁴;
- (12) Pasiiektasis skirstymo į skyrius indeksas A ir visų pažeistų zonų viso poveikio stovumui suvestinė lentelė¹⁵ su atskiru stulpeliu, kuriame nurodomas įmanomas pasiekti skirstymo į skyrius indeksas ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) 1 ir 2 zonų pažeidimų atvejais – pažeidimų atvejų, kurie nebuvo ištirti (t. y. atvejų, neįtrauktų į koeficientą ($w \cdot p \cdot v$)), procentinė dalis, kai $s = 0$, $s = 1$ ir $0 < s < 1$;

¹⁴ Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.2 punktą.

¹⁵ Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.3.1 punktą.

- (14) 1 ir 2 zonų pažeidimų atvejais – su ro-ro erdvėmis susijusių pažeidimų atvejų, kurie nebuvo ištirti (t. y. atvejų, neįtrauktų į koeficientą ($w \cdot p \cdot v$)), procentinė dalis, kai $s = 0$, $s = 1$ ir $0 < s < 1$;
- (15) Kiekvienu pažeidimo, prisidėjusio prie pasiektojo skirstymo į skyrius indekso A, atveju – nustatytos užtvindytos erdvės, poveikio stovumui vertė ir koeficientas «s»¹⁶;
- (16) Ro-ro keleivinių laivų, kuriuose įrengtas ilgas apatinis triumų, atveju – duomenys apie stovumui poveikio neturinčius pažeidimus ($s = 0$ ir $p > 0$), įskaitant išsamią informaciją apie apskaičiuotus koeficientus¹⁷.

III. Specialieji duomenys apie ro-ro keleivinius laivus, kurie laikosi I priedo A skirsnio

– Atitikties užtikrinimo metodas:

- Modeliniai testai
- Skaičiavimai

Nurodykite, ar vandens denyje skaičiavimų nereikėjo atlikti, nes, pvz., liekamasis viršvandeninis bortas visais pažeidimo atvejais buvo didesnis nei 2,0 m: Taip / Ne

Kontrolinis bangų aukštis pagal Direktyvą 2003/25/EB.“

¹⁶ Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.3.1 punktą.

¹⁷ Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.3.1 punktą.