



Briselē, 2022. gada 30. maijā
(OR. en, fr)

9236/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	8916/22
K-jas dok. Nr.:	6405/22 + ADD 1
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 – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. Komisija 2022. gada 18. februārī minēto priekšlikumu nosūtīja Eiropas Parlamentam un Padomei.
2. Priekšlikums attiecas uz grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 14. aprīļa Direktīvā 2003/25/EK par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem ¹.
3. Direktīvā 2003/25/EK izklāstītas stabilitātes prasības ro-ro pasažieru kuģiem bojātā stāvoklī, kas piemērojamas visiem ro-ro pasažieru kuģiem, kuri neatkarīgi no to kara nodrošina regulāru satiksmi starptautiskos reisus 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 sākumā.

¹ OV L 123, 17.5.2003., 22. lpp.

4. Tās pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi:

- pēc iespējas nodrošināt atbilstību nesen atjauninātajiem starptautiskajiem avārijnoturības standartiem attiecībā uz pasažieru kuģiem, par ko panākta vienošanās Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (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 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ²; un
- atcelt novecojušus noteikumus attiecībā uz starptautiskiem instrumentiem, kuru vairs nav vai kuri vairs nav spēkā.

5. Priekšlikums tika pieņemts Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) un labāka regulējuma programmas satvarā, un tas iekļaujas to ES tiesību aktu atbilstības pārbaudes tiešā turpinājumā, kuri attiecas uz pasažieru kuģu drošību ³. Visaptverošs ietekmes novērtējums šim priekšlikumam pievienots nav.

² OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

³ Dok. 13230/15.

II. IZSKATĪŠANA CITĀS IESTĀDĒS

6. 2022. gada 1. aprīlī Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) par referentu iecēla Robertu Zīles kungu (*ECR*, Latvija).
7. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2022. gada 18. maijā par priekšlikumu pieņēma atzinumu ⁴.

III. PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA PADOMĒ

8. Sākot no 2022. gada marta, Kuģniecības jautājumu darba grupa priekšlikumu izskatīja vairākās sanāksmēs. Visas delegācijas pauda vispārēju atbalstu Komisijas priekšlikuma mērķiem, lai uzlabotu ro-ro pasažieru kuģu drošības līmeni.
9. Darba grupa 17. maija sanāksmē vienojās par pielikumā izklāstīto tekstu.
10. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 20. maija sanāksmē apstiprināja darba grupas vienošanos un ieteica Padomei TTE padomē (Transports) 2022. gada 2. jūnijā panākt vispārēju pieeju.
11. Ierosinātie grozījumi Komisijas priekšlikumā ir ierobežoti. Attiecībā uz būtību jāatzīmē četri grozījumi.
12. Pirmkārt, 6. panta 5. punkta c) apakšpunkts tiktu svītrots. Šis noteikums nūdien ir lieks, jo pastāv alternatīvas, kas izklāstītas tā paša punkta a) un b) apakšpunktā.
13. Otrkārt, Komisijas ierosinātais transponēšanas termiņš (viens gads pēc grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas) tiktu pagarināts līdz 24 mēnešiem.

⁴ Dok. 9327/22 + COR 1.

14. Turklāt, lai neradītu nesamērīgu administratīvo slogu tām dalībvalstīm, kam ir tikai sauszemes robežas, tām dalībvalstīm, kam nav jūras ostu un kuģu, kuri kuģo ar to karogu, un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, no direktīvas noteikumiem varētu atkāpties (2.a pants un 9.a apsvērums). Tas nozīmētu, ka – kamēr vien minētie nosacījumi ir izpildīti, šīm dalībvalstīm nebūtu pienākuma transponēt šo direktīvu.
15. Visbeidzot tiktu pievienots 7.a apsvērums, lai uzsvērtu, ka ostas valstīm būtu pēc iespējas plašāk jāsadarbojas, lai izveidotu 5. panta 1. punktā paredzēto jūras rajonu sarakstu, ņemot vērā valstu suverenitāti pār to jurisdikcijā esošiem jūras rajoniem un jūras tiesību vispārējos principus.
16. Šajā procedūras posmā Komisija saglabā procedurāla rakstura atrunu par visiem grozījumiem tās priekšlikumā.

IV. NOBEIGUMS

17. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta panākt vispārēju pieeju par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko Direktīvu 2003/25/EK groza attiecībā uz uzlabotu stabilitātes prasību iekļaušanu un to saskaņošanu ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas noteiktajām stabilitātes prasībām, pamatojoties uz šā ziņojuma pielikumā iekļauto kompromisa tekstu.

2022/0036 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Direktīvu 2003/25/EK groza attiecībā uz uzlabotu stabilitātes prasību iekļaušanu un minētās direktīvas 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 atzinumu ⁵,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁶,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/25/EK ⁷ noteikts vienots īpašo stabilitātes prasību līmenis ro-ro pasažieru kuģiem, uzlabojot šāda tipa kuģu ilgizturību pēc bojājumu gūšanas sadursmē un nodrošinot augstu drošības līmeni pasažieriem un apkalpei, kopā ar prasībām, kas noteiktas Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras ("SOLAS konvencija"), kura ir spēkā direktīvas pieņemšanas dienā ("SOLAS 90").

⁵ 2022. gada 18. maija atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).

⁶ OV C ..., ..., ... lpp.

⁷ 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.).

- (2) Starptautiskā Jūrniecības organizācija ("SJO") 2017. gada 15. jūnijā pieņēma Rezolūciju MSC.421(98), kurā izklāstīti pārskatīti konkrēti noteikumi par stabilitātes prasībām pasažieru kuģiem bojātā stāvoklī, kas attiecas arī uz ro-ro pasažieru kuģiem. Šīs norises ir jāņem vērā starptautiskā līmenī, un Savienības noteikumi un prasības jāsaskaņo ar *SOLAS* konvencijā 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.
- (3.a) 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 ilgizturības 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/EK ⁸ 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 šo stabilitātes prasību piemērošana nozīmētu būtisku riska samazinājumu ro-ro pasažieru kuģiem, kas sertificēti pārvadāt vairāk nekā 1350 cilvēku, salīdzinot ar drošības līmeni, ko nodrošina ar prasībām, kas izklāstītas Direktīvā 2003/25/EK kopā ar *SOLAS* konvenciju, kas grozīta ar *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.
- (7.a) Ostas valstīm būtu pēc iespējas plašāk jāsadarbojas, lai izveidotu šajā direktīvā minēto jūras rajonu sarakstu, ņemot vērā valstu suverenitāti pār to jurisdikcijā esošiem jūras rajoniem un jūras tiesību vispārējos principus.

⁸ 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.).

- (8) Lai Komisija varētu izvērtēt šīs direktīvas īstenošanu un ziņot par to Eiropas Parlamentam un Padomei līdz *[PB: norādīt datumu: desmit gadi pēc šīs grozījumu direktīvas stāšanās spēkā]*, dalībvalstīm būtu jāsniedz dati par katru jaunu ro-ro pasažieru kuģi, kas pēc *[PB: norādīt datumu: 24 mēneši pēc šīs grozījumu direktīvas stāšanās spēkā]* ir sertificēts pārvadāt 1350 vai mazāk cilvēku regulārā satiksmē atbilstīgi šajā direktīvā ietvertajām stabilitātes prasībām. Šie dati būtu jāsniedz saskaņā ar pielikumā izklāstīto struktūru. Šiem datiem jābūt pieejamiem par visiem jaunajiem pasažieru kuģiem, jo tiem ir jāatbilst varbūtībā balstītajām stabilitātes prasībām, kas paredzētas SOLAS 2020.
- (9) Tā kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK ⁹ tika grozīta un Padomes Direktīva 1999/35/EK ¹⁰ tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110 ¹¹, jēdziens "uzņemšanas valsts" vairs nav aktuāls un tāpēc to vajadzētu aizstāt ar terminu "ostas valsts".
- (9.a) Lai neradītu nesamērīgu administratīvo slogu tām dalībvalstīm, kam ir tikai sauszemes robežas un kam nav jūras ostu un kuģu, kuri kuģo ar to karogu, un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, šādām dalībvalstīm būtu jāļauj atkāpties no šīs direktīvas prasībām. Tas nozīmē, ka – ja minētais nosacījums ir izpildīts – tām nav pienākuma transponēt šo direktīvu.
- (10) Tāpēc Direktīva 2003/25/EK ir attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2003/25/EK

Direktīvu 2003/25/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta b) un c) punktu 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: 24 mēneši 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) panta e) punktu 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) punktu:

"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) panta f) punktu 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) panta i) punktu aizstāj ar šādu:

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

f) panta k) punktu aizstāj ar šādu:

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

g) tiek pievienots šāds n) punkts:

"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 reisu no minētās dalībvalsts ostām vai uz tām, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110 ¹².";

- 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 %.";

- 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 jūrnieceības iestādes tīmekļa vietnē. Komisijai paziņo šādas informācijas atrašanās vietu, kā arī visus atjauninātos sarakstus un šādas atjaunināšanas iemeslus.";

¹² 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.).

- 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: 24 mēneši 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.

Piemērotās stabilitātes prasības 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 24 mēneši 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, vai
 - b) īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas šīs direktīvas I pielikuma B iedaļā.
 - c) [...]

Piemērotās stabilitātes prasības 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 24 mēneši no šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas]*, atbilst īpašajām stabilitātes prasībām, kas noteiktas I pielikumā, kāds tas bija pirms *[PB: norādīt šīs grozījumu direktīvas pilnu 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/EK ¹³ 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 3. punkta nozīmē, uz ro-ro pasažieru kuģa, kas uzsāk šādus pārvadājumus, ir jābūt sertifikātam, kas apstiprina kuģa atbilstību šās direktīvas prasībām, kā paredzēts 8. panta 1. punktā.";

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- 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: 24 mēneši 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.

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.

2.a pants

Atkāpe

Dalībvalsts, kuras teritorijā nav jūras ostu un kura ir vai nu slēgusi savu valsts kuģu reģistru, vai kurai nav kuģu, kas kuģotu ar tās karogu un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, var atkāpties no šīs direktīvas noteikumiem, ja ir izpildītas iepriekš minētās prasības. Jebkura dalībvalsts, kas ir iecerējusi izmantot minēto atkāpi, par to paziņo Komisijai vēlākais [tiks precizēts]. Komisijai dara zināmas arī jebkādas turpmākās izmaiņas.

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.

[Vieta],

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

1. I pielikumu groza šādi:

- (a) aiz virsraksta iekļauj šādu tekstu:
 - "A iedaļa";
- (b) pievieno šādu ievadteikumu:
 - "Šajā A iedaļā atsaucies uz *SOLAS* konvencijas noteikumiem uzskata par atsaucēm uz tiem noteikumiem, kas tika piemēroti saskaņā ar *SOLAS* 90.";
- (c) 1. punktu aizstāj ar šādu:
 - "1. Papildus *SOLAS* konvencijas II-1./B/8. noteikuma prasībām attiecībā uz ūdensnecaur laidīgu sadalījumu un stabilitāti bojātā stāvoklī ir jāievēro šīs iedaļas prasības.";
- (d) 3.1. punktu aizstāj ar šādu:
 - "3.1. Kuģiem, ko paredzēts izmantot pārvadājumiem īsāku laika periodu, nekā minēts 9. pantā, maršrutā iekļautās ostas valstis vienojas par piemērojamo nozīmīgo viļņu augstumu.";
- (e) iekļauj šādu B iedaļu:

"B iedaļa

Jāievēro *SOLAS* 2020 II-1. nodaļas B daļas prasības. Tomēr, atkāpjoties no *SOLAS* 2020 II-1./B/6.2.3. noteikuma, nepieciešamo sadalījuma R indeksu nosaka šādi:

Personas uz kuģa (N)	Sadalījuma indekss (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 * \ln (N + 89.048) + 0.579$

Kur:

- N = kopējais cilvēku skaits uz kuģa."

2. II pielikumu groza šādi:

sadaļā "Piemērošana" ievaddaļu aizstāj ar šādu:

"Saskaņā ar šīs direktīvas 6. panta 3. punktu šīs pamatnostādnes ņem vērā dalībvalstu iestādes, piemērojot I pielikuma A iedaļā noteiktās īpašās stabilitātes prasības, ciktāl tas ir iespējams un samērojams ar attiecīgā kuģa konstrukciju. Turpmāk lietotā punktu numerācija atbilst I pielikuma A iedaļas punktu numerācijai.";

II PIELIKUMS**"III PIELIKUMS – PAZIŅOJUMĀ IETVERAMĀ INFORMĀCIJA**

Informācija, kas jāpaziņo saskaņā ar 6. panta 2. punktu:

I. Vispārīgi dati

- (1) Piemērojamās stabilitātes prasības: I pielikuma A vai B iedaļa
- (2) Kuģa identifikācijas numurs (SJO numurs, izsaukuma signāls)
- (3) Galvenie raksturlielumi
- (4) Vispārējie plāni
- (5) Cilvēku skaits uz kuģa
- (6) GT
- (7) Vai šis ir abpusējas iekraušanas kuģis: Jā/Nē
- (8) Vai kuģim ir garas apakšējās kravas telpas: Jā/Nē

II. Konkrēti dati – ro-ro pasažieru kuģiem, uz kuriem attiecas SOLAS varbūtībā balstītās prasības

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R — obligātais indekss;
- (11) apakšnodalījumu izkārtojuma plāns (ūdensnecaur laidības plāns) ar visām iekšējām un ārējām atverēm, tostarp tām pievienotajiem apakšnodalījumiem, un informāciju, ko izmanto telpu mērīšanai, piemēram, vispārējo plānu un tilpnes plānu. Jāiekļauj sadalījuma robežas garenvirzienā, šķērsvirzienā un vertikāli ¹⁴;
- (12) iegūtais sadalījuma A indekss ar kopsavilkuma tabulu par visu ietekmi uz visām bojājumu zonām ¹⁵ ar atsevišķu aili ar iegūstamo sadalījuma indeksu ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) un 2. zonas bojājumiem — to bojājumu gadījumu procentuālais daudzums, kuri netika izmeklēti (t. i., faktorā neiekļautie gadījumi ($w \cdot p \cdot v$)), ka $s=0$, $s=1$ un $0 < s < 1$;

¹⁴ Šī dokumentācija ir jāiesniedz iestādēm saskaņā ar SJO Rezolūcijas MSC.429(98) papildinājuma 2.2. punktu.

¹⁵ Šī dokumentācija ir jāiesniedz iestādēm saskaņā ar SJO Rezolūcijas MSC.429(98) papildinājuma 2.3.1. punktu.

- (14) un 2. zonas bojājumiem — to bojājumu gadījumu procentuālais daudzums, kas skar ro-ro telpas, kuras netika izmeklētas (t. i., faktorā neiekļautie gadījumi ($w \cdot p \cdot v$)), ka $s=0$, $s = 1$ un $0 < s < 1$;
- (15) par katru bojājumu, kas ietekmē iegūto sadalījuma A indeksu — applūstošo telpu identifikācija, ietekmes vērtība un koeficients "s" ¹⁶;
- (16) informācija par neietekmējošiem bojājumiem ($s = 0$ un $p > 0$) ro-ro pasažieru kuģiem ar garām apakšējām kravu telpām, ieskaitot pilnīgu informāciju par aprēķinātajiem faktoriem ¹⁷.

III. Īpaši dati – ro-ro pasažieru kuģiem, kuri piemēro I pielikuma A iedaļu

– Atbilstības nodrošināšanas metode:

- Modeļa testēšana
- Aprēķini

Norādīt, vai ir izlaists aprēķins ūdenim uz klāja, piemēram, tādēļ, ka palikušie brīvsāni jebkurā bojājuma gadījumā ir augstāki par 2,0 m: Jā/Nē

Nozīmīgais viļņu augstums atbilstīgi Direktīvai 2003/25/EK."

¹⁶ Šī dokumentācija ir jāiesniedz iestādēm saskaņā ar SJO Rezolūcijas MSC.429(98) papildinājuma 2.3.1. punktu.

¹⁷ Šī dokumentācija ir jāiesniedz iestādēm saskaņā ar SJO Rezolūcijas MSC.429(98) papildinājuma 2.3.1. punktu.