

## I

(Seadusandlikud aktid)

## DIREKTIIVID

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2023/946,

10. mai 2023,

**millega muudetakse direktiivi 2003/25/EÜ seoses parandatud püstuvusnõuete lisamisega ja nimetatud 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 arvamust <sup>(1)</sup>,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt <sup>(2)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/25/EÜ <sup>(3)</sup> kehtestatakse ro-ro reisiparvlaevadele täpsemad püstuvusnõuded, mis parandavad seda tüüpi laevade merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuste korral ning tagavad koos rahvusvahelises konventsioonis inimeste ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“) sätestatud nõuetega nimetatud direktiivi vastuvõtmise kuupäeval kohaldatavas versioonis (edaspidi „SOLAS 90“) kõrge ohutustaseme nii reisijatele kui ka laevaperele.
- (2) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis 15. juunil 2017 vastu resolutsiooni MSC.421(98), millega muudetakse SOLASi konventsiooni ja kehtestatakse vigastatud reisilaevadele muudetud püstuvusnõuded. Nimetatud nõudeid kohaldatakse ka ro-ro reisiparvlaevade suhtes. Seda rahvusvahelise tasandi arengusuundumust on vaja arvesse võtta ning viia liidu normid ja nõuded kooskõlla SOLASi konventsiooni normide ja nõuetega, mida kohaldatakse rahvusvahelisi reise tegevate ro-ro reisiparvlaevade suhtes.
- (3) 1995. aasta SOLASi konverentsi resolutsiooniga 14 lubatakse IMO liikmetel sõlmida piirkondlikke lepinguid, kui nende arvates valitsevad meretingimused ja muud kohalikud olud eeldavad täpsemaid püstuvusnõudeid kindlaksmääratud merepiirkonnas.

<sup>(1)</sup> ELT C 323, 26.8.2022, lk 119.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi 14. märtsi 2023. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 24. aprilli 2023. aasta otsus.

<sup>(3)</sup> 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).

- (4) Direktiivi 2003/25/EÜ I lisas vigastatud ro-ro reisiparvlaevade jaoks ette nähtud püstuvusnõuded on deterministliku loomuga. Seetõttu erinevad nad SOLASi konventsiooni II-1 peatükis kehtestatud uuest rahvusvahelisest tõenäosuspõhisest režiimist, eelkõige uutest nõuetest, mis mõõdavad ro-ro reisiparvlaeva ohutust kokkupõrkejärgse vastupidavustõenäosuse alusel. Selleks et viia liidu nõuded nimetatud uute rahvusvaheliste nõuetega vastavusse, tuleks direktiivi 2003/25/EÜ vastavalt muuta.
- (5) Ro-ro reisiparvlaevade suhtes kohaldatakse jätkuvalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/45/EÜ (\*) sätestatud nõudeid. Eri suurusega ro-ro reisiparvlaevade ohutustaseme hindamisel vastavalt SOLAS konventsiooni, mida on viimati muudetud resolutsiooniga MSC.421(98) (edaspidi „SOLAS 2020“), nõuetele leiti, et selliste ro-ro reisiparvlaevade puhul, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1 350 inimest, kaasneks SOLAS 2020 püstuvusnõuete kohaldamisega oluliselt madalam risk võrreldes ohutustasemega, mis saavutatakse direktiivis 2003/25/EÜ sätestatud nõuete kohaldamisel.
- (6) Käesolevas direktiivis sätestatud püstuvusnõudeid, mida kohaldatakse selliste ro-ro reisiparvlaevade suhtes, mille pardal on lubatud vedada kuni 1 350 inimest, oleks teatava projektiga laevade puhul keerukas rakendada. Seepärast peaks ettevõtjatel, kes omavad või käitavad selliseid laevu liinivedudeks liidu piires, olema võimalus kohaldada enne käesoleva direktiivi jõustumist kehtinud püstuvusnõudeid. Liikmesriigid peaksid teavitama komisjoni nimetatud võimaluse kasutamisest, lisades asjaomaste laevadega seonduvad andmed. Kümme aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva peaks komisjon hindama kõnealuse võimaluse kasutamist, et võtta vastu otsus selle kohta, kas käesoleva direktiivi täiendav läbivaatamine on vajalik.
- (7) Selliste ro-ro reisiparvlaevade puhul, mille pardal on lubatud vedada kuni 1 350 inimest, peaks SOLAS 2020 nõudeid olema võimalik vabatahtlikult kohaldada tingimusel, et asjakohase ohutustaseme saavutamiseks vajalik indeksi R tase on SOLAS 2020 nõuetega ettenähtust kõrgem.
- (8) Vajaliku ohutustaseme tagamiseks tuleks vigastatud laeva püstuvuse erinõudeid kohaldada ka olemasolevate ro-ro reisiparvlaevade suhtes, mida ei ole kunagi kooskõlas direktiiviga 2003/25/EÜ sertifitseeritud ja mida hakatakse liidus kasutama liinivedudeks.
- (9) 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.
- (10) Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) on abistanud komisjoni direktiivi 2003/25/EÜ tulemuslikul rakendamisel ja peaks püüdma komisjoni ka edaspidi abistada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002 (\*).
- (11) Selleks et komisjon saaks hinnata käesoleva direktiivi rakendamist ja esitada Euroopa Parlamendile ja nõukogule asjakohase aruande, peaksid liikmesriigid esitama andmed iga uue ro-ro reisiparvlaeva kohta, mille pardal on lubatud vedada kuni 1 350 inimest ja mis sertifitseeritakse liinivedude tegemiseks vastavalt käesolevas direktiivis sisalduvatele püstuvusnõuetele. Nimetatud andmete esitamisel tuleks järgida II lisas ette nähtud vormi. Nimetatud andmed peaksid olema kättesaadavad kõigi uute ro-ro reisiparvlaevade kohta, kuna need peavad vastama SOLAS 2020-s sätestatud tõenäosuspõhiste püstuvusnõuetele.

(\*) 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).

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1).

- (12) Kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ<sup>(6)</sup> on muudetud ning nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ<sup>(7)</sup> on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2017/2110<sup>(8)</sup> kehtetuks tunnistatud, ei ole mõiste „vastuvõtjariik“ enam asjakohane, mistõttu see tuleks asendada mõistega „sadamariik“.
- (13) Et mitte põhjustada ebaproportsionaalset halduskoormust sisemaa liikmesriikidele, kellel ei ole meresadamaid ja kelle lipu all ei sõida direktiivi 2003/25/EÜ kohaldamisalasse kuuluvaid ro-ro reisiparvlaevu, peaks sellistel liikmesriikidel olema võimalus direktiivi 2003/25/EÜ sätteid mitte kohaldada. See tähendab, et kuni nimetatud tingimused on täidetud, ei ole nad kohustatud nimetatud direktiivi üle võtma.
- (14) Seepärast tuleks direktiivi 2003/25/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### 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 5. detsembrist 2024. Samasugune ehitusjärg tähendab ehitusjärku, milles:

i) algab konkreetse laeva ehitusena määratletav 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 ro-ro reisiparvlaev;“;

b) punkt e asendatakse järgmisega:

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

c) lisatakse järgmised punktid:

„ea) „SOLAS 90“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, mida on viimati muudetud resolutsiooniga MSC.117(74);

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

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

d) punkt f asendatakse järgmisega:

„f) „liinivedu“ – ro-ro reisiparvlaevade järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatusega järjestikused sõidud väljumise ja saabumise ühes ja samas sadamas kas

i) avaldatud sõiduplaani kohaselt või

ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;“;

<sup>(6)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollisüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61).

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, kui neid kasutatakse kollektiivse mõistena;“;

g) lisatakse järgmine punkt:

„n) „ettevõtja“ – ro-ro reisiparvlaeva omanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja või laevapereta prahtija, kes on võtnud omaniku asemel vastutuse reisilaeva 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 (EL) 2017/2110 (\*).

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

3) Artiklisse 3 lisatakse järgmine lõige:

„3. Liikmesriigid, kellel ei ole meresadamaid ja kelle lipu all ei sõida käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid ro-ro reisiparvlaevu, võivad käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, välja arvatud teises lõigus sätestatud kohustus.

Liikmesriigid, kes kavatsevad sellist erandit kohaldada, teatavad sellest komisjonile hiljemalt 5. detsembriks 2024, kui tingimused on täidetud, ja teavitavad komisjoni hilisematest muudatustest. Sellised liikmesriigid ei tohi lubada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatel ro-ro reisiparvlaevadel sõita enda lipu all enne, kui nad on käesoleva direktiivi üle võtnud ja seda rakendanud.“

4) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

### **Olulised lainekõrgused**

Olulisi lainekõrgusi ( $h_s$ ) kasutatakse laeva autotekile kogunenud vee kõrguse kindlaksmääramiseks juhul, kui kohaldatakse I lisa A jaos sisalduvaid täpsemaid püstuvusnõudeid. Olulise lainekõrguse väärtused on need, mida aastas tõenäoliselt ei ületata rohkem kui 10 %.“

5) 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 merendusosalase ametiasutusekodulehekülje avalikus andmebaasis. Komisjonile teatatakse sellise andmebaasi asukohast ja ka loetelu ajakohastamistest ning nende ajakohastamiste põhjustest.“

6) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

**Täpsemad püstuvusnõuded**

1. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ (\*) kohaldamist, peavad uued ro-ro reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1 350 inimest, vastama SOLAS 2020 II-1 peatüki B osas sätestatud püstuvusnõuetele.

2. Ettevõtja valikul peavad uued ro-ro reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada kuni 1 350 inimest, vastama:

- a) käesoleva direktiivi I lisa A jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele või
- b) käesoleva direktiivi I lisa B jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele.

Iga sellise laeva puhul teatab lipuriigi ametiasutus komisjonile kahe kuu jooksul alates artiklis 8 osutatud sertifikaadi väljaandmise kuupäevast milline esimeses lõigus osutatud variant valiti ning lisab sellele teatele III lisas osutatud üksikasjalikud andmed.

3. I lisa A jaos sätestatud nõuete kohaldamisel kasutavad liikmesriigid II lisas esitatud suuniseid, kuivõrd see on teostatav ja sobib kokku kõnealuse laeva projektiga.

4. Ettevõtja valikul peavad olemasolevad ro-ro reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1 350 inimest ja millega ettevõtja alustab liinivedude tegemist liikmesriigi sadamasse või sadamatest pärast 5. detsembrit 2024, 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 püstuvusnõuetele.

Kohaldatavad püstuvusnõuded märgitakse artikli 8 kohaselt nõutavale laeva tunnistusele.

5. Ettevõtja valikul peavad olemasolevad ro-ro reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada kuni 1 350 inimest ja millega ettevõtja alustab liinivedude tegemist liikmesriigi sadamasse või sadamatest pärast 5. detsembrit 2024, 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.

Kohaldatavad püstuvusnõuded märgitakse artiklis 8 osutatud laeva tunnistusele.

6. Olemasolevad ro-ro reisiparvlaevad, mis tegid liinivedusid liikmesriigi sadamasse või sadamatest hiljemalt 5. detsembriks 2024, peavad jätkuvalt vastama I lisas sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele, nagu seda kohaldati enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/946 (\*\*) jõustumist.

(\*) 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).

(\*\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/946, millega muudetakse direktiivi 2003/25/EÜ seoses parandatud püstuvusnõuete lisamisega ja selle vastavusse viimisega Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kindlaksmääratud püstuvusnõuetega (ELT L 128, 15.5.2023, lk 1).“

7) Artikkel 7 jäetakse välja.

## 8) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

**Tunnistused**

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

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

Tunnistus kehtib seni, kuni asjaomast ro-ro reisiparvlaeva käitatakse piirkonnas, kus on sama või madalam oluline lainekõrgus.

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

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

## 9) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

**Hooajaline ja muu lühiajaline liiklus**

1. Kui aastaringset liinivedu teostav ettevõtja soovib kasutada lühemal ajavahemikul täiendavaid ro-ro reisiparvlaevu, teatab ta sellest sadamariigi või sadamariikide pädevale asutusele hiljemalt üks kuu enne asjaomaste laevade kasutamist selles liiniveos.

2. Kui ro-ro reisiparvlaev tuleb ettenägematute asjaolude tõttu liiniveo jätkumise tagamiseks kiiresti kasutusele võtta, kohaldatakse lõikes 1 osutatud teatamiskohustuse asemel direktiivi (EL) 2017/2110 artikli 4 lõikes 4 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ (\*) XVII lisa punktis 1.3 sätestatud teatamiskohustust.

3. Kui ettevõtja soovib hooajaliselt teostada liinivedu lühema ajavahemiku jooksul, mis ei ületa kuut kuud aastas, teatab ta sellest sadamariigi või sadamariikide pädevale asutusele hiljemalt kolm kuud enne sellise tegevuse algust.

4. I lisa A jao konkreetsetele nõuetele vastavate ro-ro reisiparvlaevade puhul, kui tegevus käesoleva artikli lõigete 1, 2 ja 3 tähenduses leiab 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 konkreetseid püstuvusnõudeid kohaldades kasutada 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, 2 ja 3 nimetatud liiniveoga nõustunud, peab sellise liiniveoga tegelevatel ro-ro reisiparvlaevadel olema käesoleva direktiivi sätetele vastavust tõendav tunnistus, nagu on sätestatud artikli 8 lõikes 1.

(\*) 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) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 13a

#### **Läbivaatamine**

Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ning esitab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 5. juuniks 2033. Artikli 6 lõikes 2 osutatud teadetele põhinev teave tehakse kättesaadavaks anonüümitud kujul.“

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

12) Käesoleva direktiivi II lisa tekst lisatakse direktiivi 2003/25/EÜ III lisana.

*Artikkel 2*

#### **Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 5. detsembriks 2024. Liikmesriigid teavitavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

*Artikkel 3*

#### **Jõustumine**

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

*Artikkel 4*

#### **Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 10. mai 2023

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
R. METSOLA

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
J. ROSWALL

## I LISA

## 1. I lisa muudetakse järgmiselt:

## a) pealkirja järele lisatakse järgmine pealkiri:

„A jagu“;

## b) uue pealkirja järele lisatakse järgmine sissejuhatav lause:

„A jaos käsitatakse viiteid SOLASi konventsiooni reeglitele viidetena reeglitele, mis kohaldusid SOLAS 90 alusel.“;

## c) punktis 1 asendatakse alapunktidele 1.1–1.6 eelnev lõige järgmisega:

„1. Lisaks SOLASi konventsiooni reegli II-1/B/8 nõuetele, mis on seotud veetihedate vaheruumideks jaotamise ja püstuvusega vigastatud seisundis, tuleb täita käesoleva jao nõudeid.“;

## d) punkt 3.1 asendatakse järgmisega:

„3.1. Selliste laevade puhul, mida käitatakse üksnes lühema ajavahemiku jooksul artikli 9 tähenduses, lepivad kohaldatava olulise lainekõrguse kokku asjaomaste laevade teele jäävad sadamariigid.“;

## e) lisatakse järgmine jagu:

„B jagu

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

Pardal olevate inimeste arv (N)	Vaheruumideks jaotamise indeks (R)
$N \leq 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

kus

$N =$  pardal olevate inimeste koguarv.“

## 2. II lisa muudetakse järgmiselt:

Pealkirjale „Taotlus“ järgnev sissejuhatav lõik asendatakse järgmisega:

„Kooskõlas käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 3 sätetega peavad käesolevaid suuniseid kasutama liikmesriikide asutused, kohaldades I lisa A jaos sätestatud täpsemaid püstuvusnõudeid, kui võrd see on teostatav ja sobib kokku asjaomase laeva projektiga. Allpool esitatud lõigete numbrid vastavad I lisa A jao 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 tunnusnumber (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 reisiparvlaevadele, mille suhtes kohaldatakse SOLASi konventsiooni tõenäosuspõhiseid nõudeid

- 1)  $d_l$ ,  $d_p$ ,  $d_s$ ;
- 2) R – nõutava vaheruumideks jaotamise indeks;
- 3) laeva vaheruumideks jaotamise plaan (veetiheduse tagamise plaan), kuhu on kantud kõik sisemised ja välimised avauseid, sealhulgas nendega ühendatud vaheruumid, ning ruumide mõõtmisel kasutatud dokumendid, nagu laeva üldjoonis ja laeva tankide plaan. Lisada tuleb vaheruumideks jaotamise piki-, põiki- ja püstsuunalised piirid <sup>(1)</sup>;
- 4) saavutatud vaheruumideks jaotamise indeksi A väärtus koos kokkuvõtliku tabeliga, mis sisaldab kõigi vigastatud tsoonide <sup>(2)</sup> panuste osakaalu ja kus on eraldi veerg saavutatava vaheruumideks jaotamise indeksi ( $w \cdot p \cdot v$ ) jaoks;
- 5) 1. 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  $0 < s < 1$ ;
- 6) 1. 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  $s = 0$ ,  $s = 1$  ja  $0 < s < 1$ ;
- 7) iga vigastuse puhul, mis mõjutab saavutatud vaheruumideks jaotamise indeksi A väärtust, märga veega täituvate ruumide, nende panuse osakaalu ja teguri „s“ kohta <sup>(3)</sup>;
- 8) andmed mittepanustavate vigastuste kohta ( $s = 0$  ja  $p > 0$ ) selliste ro-ro reisiparvlaevade puhul, millel on pikk alumine lastiruum, sealhulgas kõik andmed arvatud tegurite kohta <sup>(4)</sup>.

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

- 1) Nõuete täitmise meetod:
  - mudelkatsed
  - arvutused

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

2) Oluline lainekõrgus vastavalt direktiivile 2003/25/EÜ.

- 
- (<sup>1</sup>) Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele kooskõlas IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktiga 2.2.  
(<sup>2</sup>) Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele kooskõlas IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktiga 2.3.1.  
(<sup>3</sup>) Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele kooskõlas IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktiga 2.3.1.  
(<sup>4</sup>) Need dokumendid tuleb esitada liikmesriikide asutustele kooskõlas IMO resolutsiooni MSC.429(98) liite punktiga 2.3.1.“
-