



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 21. veebruar 2022
(OR. en)

6405/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	18. veebruar 2022
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 53 final
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

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 53 final.

Lisatud: COM(2022) 53 final



Brüssel, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2022) 29 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Käesolevas ettepanekus käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiivi 2003/25/EÜ (ro-ro-reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta)¹ muutmist.

Komisjon esitas õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) ning parema õigusloome tegevuskava raames ning reisilaevade ohutust käsitlevate ELi õigusaktide toimivuskontrolli² vahetu järelmeetmena 2017. aastal kolm ettepanekut asjaomaste õigusaktide muutmiseks. Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid 15. novembril 2017 vastu direktiivi 2017/2108,³ direktiivi 2017/2109⁴ ja direktiivi 2017/2110⁵.

Toimivuskontroll hõlmas ka direktiivi 2003/25/EÜ, millega reguleeritakse ro-ro-reisiparvlaevade täpsemaid püstuvusnõudeid. Komisjon ei esitanud siiski ettepanekut selle muutmiseks, kuna samal ajal toimusid Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) arutelud vigastatud laevade püstuvusstandardite üle. Pärast läbivaadatud rahvusvaheliste eeskirjade⁶ vastuvõtmist on komisjon nüüd valmis tegema ettepaneku muuta ELi nõuded vigastatud laeva püstuvuse kohta.

Reisilaevade ohutust käsitlevate ELi õigusaktide läbivaatamise üldeesmärk on lihtsustada ja ühtlustada praegu kehtivat õigusraamistikku, et i) säilitada ELi eeskirjad, kui see on vajalik ja proportsionaalne; ii) tagada nende eeskirjade nõuetekohane rakendamine ning iii) kõrvaldada kohustuste võimalikud kattuvused ja lahknevused üksteisega seotud õigusaktide vahel. Peamine eesmärk on tagada selge, lihtne ja ajakohane õigusraamistik, mida on lihtsam rakendada ning kontrollida ja mille täitmist on hõlpsam tagada, suurendades nii üldist ohutustaset.

Selliste laevade suhtes, mis teevad rahvusvahelisi reise, sealhulgas reise kahe liikmesriigi vahel, kohaldatakse rahvusvahelisi konventsioone (IMO pädevusalas) ja teatavaid ELi eeskirju. Ohutuse seisukohast kõige asjakohasem konventsioon on 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS) ja selle 1988. aasta protokoll. SOLAS 90-s sisalduvad üldised püstuvusnõuded (nagu need on kindlaks määratud direktiivi tekstis koos kõigi kohaldatavate muudatustega) kehtestati deterministlikel alustel ja need lisati SOLASi

¹ ELT L 123, 17.5.2003, lk 22.

² Toimivuskontrolli tulemused edastati Euroopa Parlamendile ja nõukogule 16. oktoobril 2015 (COM(2015) 508).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2108, millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 315, 30.11.2017).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2109, millega muudetakse nõukogu direktiivi 98/41/EÜ ühenduse liikmesriikide sadamatesse või sadamatest liiklevate reisilaevade pardal olevate isikute registreerimise kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi (ELT L 315, 30.11.2017, lk 52).

⁵ 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).

⁶ Eeskirjad, mis on sätestatud muudetud rahvusvahelises konventsioonis inimeste ohutusest merel – SOLASi 1974. aasta konventsioon (muudetud) (2020. aastal muudetud versiooni nimetatakse „SOLAS 2020“).

konventsiooni määrusele II-1/B/8. Neid nõudeid kohaldatakse kogu liidus, sest rahvusvaheliste merereiside suhtes kohaldatakse otseselt SOLASi konventsiooni ja kohaliku rannasõidu suhtes kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutusmääruste ja -standardite kohta (uuesti sõnastatud)⁷.

Reisilaevade, ro-ro-reisiparvlaevade ja kiiralaevade suhtes kohaldatakse lisaks rahvusvahelistele nõuetele ka ELi erieeskirju. 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 sadamatest. Direktiivi eesmärk on tagada seda tüüpi laevade vigastustejärgne püstuvus, mis suurendab nende merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuste korral. Pärast reisiparvlaevaga Estonia 28. septembril 1994 juhtunud õnnetust käivitasid kaheksa Põhja-Euroopa riiki, sealhulgas seitse ELi liikmesriiki algatuse (28. veebruari 1996. aasta Stockholmi kokkulepe) rangemate püstuvusnõuete kasutuselevõtuks vigastatud ro-ro-reisiparvlaevade suhtes, et võtta arvesse ro-ro-reisiparvlaeva tekile koguneva vee mõju ja tagada laevade merekindlus SOLAS 90 standardis ettenähtust palju raskemates oludes, kui oluline lainekõrgus on kuni 4 m. Selle algatuse raames esitas komisjon direktiivi ettepaneku, mille alusel Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid vastu direktiivi 2003/25/EÜ.

ELi täpsemad püstuvusnõuded lisanduvad SOLASi konventsiooni kohastele vigastatud laeva püstuvusnõuetele, et võtta vigastuse korral arvesse ro-ro-reisiparvlaeva tekile kogunenud vee kogust, mille suurus sõltub jääk-vabapardast ja olulisest lainekõrgusest laeva tegevuspiirkonnas. Direktiivis 2003/25/EÜ sätestatud nõudeid kohaldatakse ka selliste ro-ro-reisiparvlaevade suhtes, mis tegutsevad Euroopa Liidus riigisiselt direktiivi 2009/45/EÜ alusel. Käesoleva direktiiviga jaotatakse laevad ja merepiirkonnad nelja kategooriasse (A, B, C ja D), võttes arvesse nende kaugust rannikust ja kriitilist lainekõrgust. A-, B- ja C-klassi kuuluvate ro-ro-reisiparvlaevade suhtes tuleb kohaldada direktiivi 2003/25/EÜ nõudeid.

Reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide suhtes esitati õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames soovitus hinnata võimalust viia ro-ro-reisiparvlaevade täpsemaid püstuvusnõudeid käsitlev ELi regulatiivne lähenemisviis kooskõlla rahvusvaheliste õigusaktidega, tingimusel et säilib vähemalt direktiiviga 2003/25/EÜ kehtestatud praegune ohutustase.

Võttes arvesse erinevusi läbivaadatud SOLASi konventsiooni (alates 2020. aastast kohaldatav versioon) ja ro-ro-reisiparvlaevade suhtes kohaldatavate vigastatud laeva püstuvust käsitlevate täpsemate ELi nõuete vahel, hinnati vajadust direktiivi 2003/25/EÜ järele ja asjaomase direktiivi lisaväärtust selle põhjal, kas SOLASi konventsiooni asjaomased nõuded tagavad samaväärse ohutustaseme.

Võttes arvesse komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) järeldusi ning rahvusvahelisel tasandil toimunud arengut, anti komisjonile ülesanne hinnata võimalust teha ettepanek, milles käsitletakse teatavate ro-ro-reisiparvlaevade suhtes kohaldatavate vigastatud laeva püstuvust käsitlevate ELi nõuete muutmist või rahvusvaheliste standardite alusel kehtetuks tunnistamist, kui neid standardeid on (alates 2020. aastast) liidu jaoks sobival viisil ajakohastatud. Selleks viidi läbi ekspertuur, milles analüüsiti tehnilisi ja poliitikavalikuid, nimelt nõutava vaheruumideks jaotamise indeksi R eri variante, direktiivi 2009/45/EÜ kohaseid lainekõrguspiiranguid tõenäosuslikus lähenemisviisis, ning täiendavate deterministlike nõuete alternatiive. Samuti hinnati, kas direktiivis 2003/25/EÜ sisalduvad nõuded on asjakohased seni, kuni puuduvad tõendid selle kohta, et rahvusvahelisel tasandil

⁷ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

kindlaks määratud ohutustase on direktiivi abil tagatud ohutustasemega samaväärne või sellest kõrgem.

Lisaks eri tüüpi vigastatud laevade püstuvusarvutusega seotud tehnilistele lahendustele on eksperdiuuringu tulemuste põhjal esitatud ka soovitus jätta tõenäosuslikus lähenemisviisis lainekõrguspiirangud arvestamata. Laevade valimi kohta tehtud arvutused ei näidanud, et normaliseeritud s-tegurist või eeldatavast kriitilisest lainekõrgusest tulenevad lainekõrguspiirangud mõjutaksid märkimisväärselt laeva üldist merekindlust, mida väljendatakse indeksiga A. Seetõttu ei ole tõenäosuslikus lähenemisviisis vigastatud laeva püstuvusele mõtet kehtestada eraldi käitamismõndeid lainekõrguspiirangute kohta.

Võttes arvesse uuringu tulemusi ja pidades silmas üldist eesmärki lihtsustada ja ühtlustada reisilaevade ohutust käsitlevat ELi reguleerivat raamistikku, on koostatud ettepanek direktiivi 2003/25/EÜ muutmiseks. Direktiivi läbivaatamise konkreetset 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 direktiivi 2009/45/EÜ 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.

Selguse ja järjepidevuse huvides ajakohastatakse käesolevas ettepanekus ka mitmesuguseid määratlusi ja viiteid asjakohastele ELi õigusaktidele ja SOLASi määrustele

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on täielikult kooskõlas 2017. aasta detsembris vastu võetud kolme reisilaevade ohutust käsitleva muudetud direktiiviga (direktiivid 2017/2108, 2017/2109 ja 2017/2110). Samuti tagatakse sellega kooskõla sadamariigi kontrolli käsitleva direktiiviga 2009/16/EÜ⁸. Ettepanek on täielikus kooskõlas toimivuskontrolli soovitustega ja 2011. aasta valge raamatuga transpordi tuleviku kohta,⁹ milles tunnistati vajadust ajakohastada olemasolevat ELi reisilaevade ohutusala õigusraamistikku.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek on osa komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmist (REFIT) ja aitab rakendada parema õigusloome tegevuskava, tagades, et olemasolevad õigusaktid on lihtsad ja selged, ei tekita tarbetut koormust ning peavad sammu poliitilise, ühiskondliku ja tehnoloogilise arenguga. Samuti aitab see saavutada 2018. aasta meretranspordistrateegia eesmärgi, tagades kvaliteetsed parvlaevateenused ELi-sisestel liinivedudel.

⁸ Sama.

⁹ Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 0144).

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Muutmisdirektiivi õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2, millega nähakse ette meetmed transpordi ohutuse parandamiseks ja erisätted meretranspordi kohta.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Nõukogu taotlusel¹⁰ on ELi reisilaevade ohutust käsitlevaid õigusakte peamiselt koostatud ja kujundatud vastavalt rahvusvahelistele nõuetele ja vastusena mitmele suurõnnetusele (nt laevadega Herald of Free Enterprise ja Estonia juhtunud õnnetused). Võrreldes IMO konventsioonides esitatud rahvusvaheliste standarditega on teatavaid aspekte liidu tasandil karmistatud, nagu seda on tehtud vigastatud ro-ro-laevade püstuvusnõuete puhul, mis on sätestatud direktiivis 2003/25/EÜ.

Enamik liikmesriike tunnevad nii lipu- kui ka sadamariikidena (v.a neli sisemaal paiknevat liikmesriiki) muret reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide üle.

• Proportsionaalsus

Ettepaneku koostamisel on arvesse võetud viimaseid arengusuundumusi rahvusvahelisel tasandil ja komisjoni tehnilise uuringu tulemusi, milles võrreldi direktiivis 2003/25/EÜ sätestatud reguleerivat raamistikku SOLAS 2020 omaga ning tehti kindlaks ja esitati tõendid ohutusreeglite võimalike erinevuste kohta nende kahe vahel. Komisjon tegi kindlaks ka alternatiivsed meetmed selliste ohutusreeglite erinevuste kõrvaldamiseks (ohutustaseme suurendamise suunas), võttes arvesse laeva üldist merekindlust, ning hindas ja kaalus neid.

Komisjon leidis, et ettepanek muuta uute ja hiljuti sertifitseeritud ro-ro-reisiparvlaevade vigastuste korral kohaldatavaid püstuvusnõudeid, kõrvaldada kattuvused ning aegunud määratlused ja viited, on ainus proportsionaalne ja sidus variant. Sellega tagatakse, et praegust kõrget ohutustaset ei kahjustata.

Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt on direktiiv asjaomaste eesmärkide saavutamiseks endiselt kõige sobivam õigusakti vorm. Direktiiviga kehtestatakse ühised põhimõtted ja ohutustasemed ning tagatakse nende täitmine, kuid jäetakse liikmesriikidele võimalus valida nende rakendamiseks sobivad praktilised ja tehnilised menetlused. Seega jäetakse igale liikmesriigile vastutus otsustada, millised rakendusvahendid on tema süsteemi jaoks kõige sobivamad. Direktiiviga tagatakse ka, et käesoleva ettepaneku lihtsustamise eesmärk saavutatakse võimalikult suures ulatuses, kuigi rakendamise ajal määrab selle lõplikult kindlaks iga liikmesriik.

• Vahendi valik

Õigusaktide selge ja järjepideva koostamise tagamiseks peetakse kõige sobivamaks õiguslikuks lahenduseks muutmisdirektiivi.

¹⁰ Nõukogu 22. detsembri 1994. aasta resolutsioon ro-ro-reisiparvlaevade ohutuse kohta (94/C 379/05) (EÜT C 379, 31.12.1994, lk 8).

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Toimivuse kontrollist nähtus, et ELi reisilaevade ohutust käsitlevates õigusaktides sisalduvad reisijate ohutusega seotud peamised eesmärgid on üldiselt saavutatud ja need on jätkuvalt olulised. ELi reisilaevade ohutusalase õigusraamistikuga on tagatud ühtne ohutustase reisilaevadele liidus ja võrdsed konkurentsitingimused reederitele ning on hõlbustatud laevade liikmesriikidevahelist ümberregistreerimist. Toimivuskontrollist nähtus ka, et on veel ruumi ohutuse suurendamiseks ning teatavate õigusnormide tõhususe ja proportsionaalsuse täiustamiseks. Esitati soovitusid mitme ebaselguse, aegunud või kattuva nõude lihtsustamiseks, selgitamiseks ja kehtetuks tunnistamiseks. Vigastatud laevade püstuvusnõuete puhul soovitati toimivuskontrolli käigus hinnata võimalust teha ajakohastatud rahvusvaheliste standardite alusel ettepanek vigastatud ro-ro-reisiparvlaevade püstuvust käsitlevate ELi nõuete muutmise või kehtetuks tunnistamise kohta.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Kavandatud ettepaneku tehnilist laadi silmas pidades on valitud välja sihipärane konsulterimine kui kõige sobivam konsulterimisvahend. Riiklike ekspertidega konsulteriti reisilaevade ohutuse eksperdirühma raames. Allhanke korras korraldatud tehnilise uuringu raames toimus kaks õpikoda, milles kutsuti osalema kõiki liikmesriike ning ettevõtjate ja reisijate ühendusi.

Komisjoni poolt käesoleva läbivaatamise ettevalmistamiseks tellitud tehnilise uuringu tulemused on esitatud komisjoni talituste töödokumendis, mis on lisatud ettepanekule. Enamik riiklikest ekspertidest toetas vigastatud laeva püstuvusnõuete puhul kavandatavat struktuuri, mis põhineb laevade mahutavusel. Pärast riiklike ekspertide ja sidusrühmade märkuste hoolikat läbivaatamist lisati ettepanekule ajutised alternatiivid, mida kohaldatakse kuni 1350 inimese vedamiseks sertifitseeritud uute laevade suhtes. Nende kahe variandi kasutamist hinnatakse kümme aastat pärast muudatuse rakendamist.

Kõiki riiklike ekspertide ja tööstusvaldkonna sidusrühmade poolt eksperdirühma koosolekul toimunud arutelude käigus esitatud märkusi ja ettepanekuid hinnates peeti silmas üldeesmärki, mille kohaselt tuleks säilitada vähemalt praegune ohutustase.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Kõnealune läbivaatamine põhineb eelkõige toimivuskontrolli käigus kogutud andmetel, mis on esitatud komisjoni talituste töödokumendis „Suuna kohandamine: ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide toimivuse kontroll“ („Adjusting course:

EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check“), mis võeti vastu 16. oktoobril 2015¹¹.

Lisaks toimivuskontrolli raames kogutud andmetele ja korraldatud konsulterimisele oli kõnealuse lihtsustamisetpaneku koostamiseks vaja saada abi tehnika- ja õigusekspertidelt seoses tehniliste määratluste ja õigusakti selge sõnastamisega. Kõnealune oskusteave koguti komisjonisisest koostöös Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga (EMSA) ja reisilaevade ohutuse eksperdirühmaga. See on esitatud ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

¹¹ SWD(2015) 197.

- **Mõju hindamine**

Ettepanek on järeelmeede, mis järgneb vahetult toimivuskontrollile, mille tulemusena tehti üksikasjalikult kindlaks kooskõlastamise ja lihtsustamisega seotud küsimused ning hinnati lihtsustamise võimalikkust. Nagu on rõhutatud komisjoni talituste töödokumendis, on käesolev ettepanek väga tehnilist laadi. Ettepanek põhineb tehnilise uuringu tulemustel, mis viidi läbi koostöös asjaomases valdkonnas eriteadmisi omavate suure erialase pädevuse ekspertidega. Lisaks nähakse käesoleva algatusega ette asjaomase direktiivi vastavusse viimine IMO kehtestatud rahvusvaheliste eeskirjadega. Kooskõlas komisjoni parema õigusloome tegevuskavaga ei ole tehtud täiemahulist mõjuhinnangut.

Siiski on käesolevale ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokument, milles käsitletakse toimivuskontrolli tulemusena esitatud soovitusi ja põhjendatakse kavandatud lahendusi tehnilisest ja õiguslikust seisukohast. See dokument sisaldab kokkuvõtet komisjoni poolt käesoleva algatuse toetuseks tehtud tehnilise uuringu tulemustest

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesoleva ettepaneku peamine eesmärk on vähendada vigastatud laevade püstuvusnõuetega seotud tehnilist ja halduskoormust, mis tuleneb peamiselt sellest, et vigastatud ro-ro-reisiparvlaevade merekindluse hindamiseks kasutatakse kaht erinevat korda. Lisaks on käesoleva ettepaneku eesmärk tagada võimalikult suures ulatuses kooskõla hiljuti ajakohastatud rahvusvaheliste standarditega, mida kohaldatakse vigastatud reisilaeva püstuvuse suhtes vastavalt Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) saavutatud kokkuleppele. Kavandatav rahvusvaheliste eeskirjadega kooskõlla viimine ja lihtsustamine vähendab laevaehituseettevõtete ja -ettevõtjate arvutuskooormust.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta Euroopa Liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Parema õigusloome suuniste¹² kohaselt ei ole rakenduskavad väga tehnilise kohaldamisalaga direktiivide puhul nõutavad.

Liikmesriikide jaoks on kindlaks määratud asjakohane seire- ja aruandluskord, võttes arvesse asjaolu, et muutmisdirektiivi eelnõus on teatavate laevakategooriate jaoks välja pakutud alternatiivsed tehnilised lahendused. Põhiandmeid uute laevade ja vigastatud laeva püstuvuse arvutuste kohta kogutakse ja hinnatakse EMSA abiga. Pärast kümne aasta möödumist läbivaadatud nõuete rakendamise algusest korraldatakse hindamine ja käesolev direktiiv vaadatakse läbi.

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

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Selgitavaid dokumente ei nõuta: kuigi direktiivis sisalduvad muudetud nõuded on tehnilist laadi, ei ole need sihtrühmade jaoks keerulised.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Muutmisdirektiivi eelnõu artikkel 1 moodustab selle põhiosa ja sisaldab paljudes direktiivi 2003/25/EÜ sätetes tehtavaid muudatusi.

Eesmärk, kohaldamisala ja mõisted

Punktis 1 muudetakse mitmeid olemasolevaid mõisteid, nagu „olemasolev laev“, „uus laev“, „liinivedu“, „sadamariik“ ja „täpsemad püstuvusnõuded“.

Olulised lainekõrgused

Punktis 2 esitatakse mõiste „olulised lainekõrgused“ täpsem määratlus ja piiratakse selle kohaldamisala laevadega, mis vastavad direktiivi 2003/25/EÜ I lisa A jao kohastele vigastatud laeva püstuvuse erinõuetele.

Merepiirkonnad

Punktiga 3 lihtsustakse liikmesriikide kohustust avaldada oma merepiirkondade loetelud koos olulise lainekõrguse väärtustega.

Täpsemad püstuvusnõuded

Punktis 4 on esitatud läbivaadatud täpsemad püstuvusnõuded. Need eeskirjad on jaotatud a) vastavalt kuupäevale, mil laeva kiil on pandud või mil laev oli samasuguses ehitusjärgus ja b) vastavalt laeva pardale mahtuvale inimeste arvule. Olemasolevate ja juba sertifitseeritud laevade suhtes kohaldatakse jätkuvalt praegusi nõudeid, samas kui ELis liinivedudeks kasutusele võetud uued ja hiljuti sertifitseeritud laevad peavad vastama ajakohastatud rahvusvahelistele eeskirjadele (SOLAS 2020 laevade puhul, mille pardale mahub rohkem kui 1350 inimest) koos ELi erinõudega indeksi R kohta (SOLAS 2020 + SDC3 R-indeksi väärtus – laevade puhul, mille pardale mahub kuni 1350 inimest).

Kümneaastase üleminekuperioodi jooksul on sellistele laevadele, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 inimest, pakutud kasutamiseks kaht püstuvusnõuete alternatiivi: I lisa A jaoga ette nähtud praegused eeskirjad või I lisa B jaoga ette nähtud ajakohastatud eeskirjad. Pärast kümne aasta möödumist hinnatakse nende kahe variandi kasutamist ja direktiivis tehakse asjakohased muudatused.

Punktiga 5 jäetakse välja täpsemate püstuvusnõuete kasutuselevõtmist käsitlevad sätted – seda protsessi kohaldati pärast direktiivi 2003/25/EÜ vastuvõtmist ning nüüdseks on asjaomased sätted tarbetuks muutunud.

Punkt 6 sisaldab vajalikke muudatusi sertifikaate käsitlevates sätetes. Need muudatused tulenevad uue B jao lisamisest direktiivi 2003/25/EÜ I lisale ning direktiiviga (EL) 2017/2110 tehtud muudatustest, millega loobuti mõistest „vastuvõtjariik“ ja asendati see mõistega „sadamariik“.

Punktiga 7 muudetakse sätteid, mis käsitlevad hooajalist ja lühiajalist liiklust, võttes arvesse mõiste „vastuvõtjariik“ asendamist mõistega „sadamariik“ ning olulise lainekõrguse mõiste piiratud kohaldamist laevade suhtes, mis vastavad I lisa A jaos esitatud püstuvusnõuetele.

Punktiga 8 nähakse ette läbivaadatud püstuvusnõude rakendamise läbivaatamine pärast seda, kui selle vastuvõtmisest on möödunud kümme aastat.

Punkt 9 sisaldab mitut vormilist muudatust I lisa A jaos sisalduvas praeguses püstuvusnõudes.

Punktiga 10 nähakse I lisa B jaos ette uued täpsemad püstuvusnõuded.

Punktiga 11 nähakse ette uus III lisa, milles määratakse kindlaks tehniliste andmete kogum, mille liikmesriigid peavad komisjonile esitama kõigi liidus korrapäraselt kasutatavate uute ja hiljuti sertifitseeritud ro-ro-reisiparvlaevade kohta. Neid andmeid kasutatakse selleks, et hinnata muudetud direktiivi 2003/25/EÜ rakendamist.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2003/25/EÜ seoses parandatud püstuvusnõuete lisamisega ja selle 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 arvamust¹³,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁴,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/25/EÜ¹⁵ kehtestatakse ro-ro-reisiparvlaevadele täpsemad püstuvusnõuded, mis parandavad seda tüüpi laevade merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuste korral ning tagavad koos direktiivi vastuvõtmise kuupäeval kehtivas SOLASi konventsioonis (SOLAS 90) sätestatud nõuetega kõrge ohutustaseme nii reisijatele kui ka laevaperele.
- (2) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis 15. juunil 2017 resolutsiooniga MSC.421(98) vastu muudetud erisätted, 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 rahvusvahelisele konventsioonile inimeste ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“) 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. 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

¹³ ELT C , , lk .

¹⁴ ELT C , , lk .

¹⁵ 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).

kokkupõrkejärgse 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/EÜ¹⁶ 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, on riskitase SOLAS 2020 kohaste püstuvusnõuete kohaldamise korral oluliselt madalam kui direktiivis 2003/25/EÜ ja SOLASi konventsioonis (mida on muudetud selle vastuvõtmise ajal kehtinud asjakohaste IMO õigusaktidega („SOLAS 90“)) 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.
- (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 – üks aasta pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist*] liinivedude tegemiseks vastavalt käesolevas direktiivis sisalduvatele püstuvusnõuetele, järgides lisas ette nähtud vormi.
- (9) Kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ¹⁷ on muudetud ning nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ¹⁸ on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2017/2110¹⁹ kehtetuks tunnistatud, ei ole mõiste „vastuvõtjariik“ enam asjakohane, mistõttu see tuleks asendada mõistega „sadamariik“.
- (10) Seepärast tuleks direktiivi 2003/25/EÜ vastavalt muuta,

¹⁶ 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).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131 28.5.2009, lk 57).

¹⁸ 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).

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110 (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61).

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 *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: üks aasta pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva]*. Samasugune ehitusjärk tähendab ehitusjärku, milles:

- i) algab kindla laeva ehitusena äratuntav 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 inimelude ohutusest merel, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.216(82);“;

ec) „SOLAS 2020“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel, mida on 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 vahepeatuseta järjestikused 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/EÜ²⁰.“;

(3) 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 ei ületata aasta jooksul suurema tõenäosusega kui 10 %.“;

(4) artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

²⁰ 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).

„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.“;

(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 sadamatest pärast *[väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev – üks aasta 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.

Kohaldatav standard märgitakse artikli 8 kohaselt nõutavale laevasertifikaadile.

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

- (a) käesoleva direktiivi I lisa A jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele;
- (b) käesoleva direktiivi I lisa B jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele või
- (c) lisaks SOLAS 2009 II-1 peatüki B osas sätestatud nõuetele ka käesoleva direktiivi I lisa A jaos sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele.

Asjaomase laeva suhtes kohaldatav standard märgitakse artiklis 8 osutatud sertifikaadile.

6. Olemasolevad ro-ro-reisiparvlaevad, mis tegid liinivedusid liikmesriigi sadamasse või sadamatest hiljemalt *[väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev üks aasta pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva]*, peavad vastama I lisa sätestatud täpsematele püstuvusnõuetele, nagu seda kohaldatakse enne *[väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva muutmisdirektiivi nimi]* 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/EÜ²¹ 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 2 nimetatud liiniveoga nõustunud, peab sellise liiniveoga tegelevatel ro-ro-reisiparvlaevadel olema käesoleva direktiivi sätetele vastavust tõendav sertifikaat, nagu on sätestatud artikli 8 lõikes 1.“;

(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 teadetil 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 – üks aasta pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*] käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Liikmesriigid edastavad selliste normide teksti viivitamata komisjonile.

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131 28.5.2009, lk 57).

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendes 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 vastuvõetud põhiliste õigus- ja haldusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*