

## I

(Įstatymo galią turintys teisės aktai)

## DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2023/946

2023 m. gegužės 10 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiESI įprastos teisėkūros procedūros <sup>(2)</sup>,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB <sup>(3)</sup> nustatomi vienodo lygio specialieji stabilumo reikalavimai ro-ro keleiviniams laivams, kuriuos taikant kartu su Tarptautine konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS konvencija), galiojusia tos direktyvos priėmimo dieną (toliau – SOLAS 90), pagerinamas šio tipo laivų nesąžiningumas tais atvejais, kai jie dėl susidūrimo yra apgadunami, ir užtikrinamas aukštas keleivių ir įgulos saugos lygis;
- (2) 2017 m. birželio 15 d. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) priėmė Rezoliuciją MSC.421(98), kuria iš dalies keičiama SOLAS konvencija ir nustatomi persvarstyti apgadintų keleivinių laivų stabilumo reikalavimai. Tie reikalavimai taip pat taikomi ro-ro keleiviniams laivams. Į tuos tarptautinio lygmens pokyčius būtina atsižvelgti ir Sąjungos taisykles bei reikalavimus suderinti su SOLAS konvencijoje nustatytais reikalavimais tarptautiniais reisais plaukiojantiems ro-ro keleiviniams laivams;
- (3) 1995 m. SOLAS konferencijoje priimta 14 IMO rezoliucija IMO narėms leidžia sudaryti regioninius susitarimus, jei jos mano, kad konkrečioje zonoje dėl vyraujančių jūros ir kitokių vietos sąlygų reikia nustatyti specialiuosius stabilumo reikalavimus;

<sup>(1)</sup> OL C 323, 2022 8 26, p. 119.

<sup>(2)</sup> 2023 m. kovo 14 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. balandžio 24 d. Tarybos sprendimas.

<sup>(3)</sup> 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų (OL L 123, 2003 5 17, p. 22).

- (4) Direktyvos 2003/25/EB I priede nustatyti ro-ro keleiviniams laivams taikomi apgadinto laivo stabilumo reikalavimai yra deterministinio pobūdžio. Todėl tie reikalavimai savo pobūdžiu skiriasi nuo naujos tarptautinės tikimybės sistemos, išdėstytos SOLAS konvencijos II-1 skyriuje, visų pirma nuo naujų reikalavimų, pagal kuriuos ro-ro keleivinio laivo sauga vertinama pagal tikimybę, kad jis po susidūrimo nenusuks. Siekiant Sąjungos reikalavimus suderinti su tais naujais tarptautiniais reikalavimais, Direktyva 2003/25/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista;
- (5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/45/EB (\*) nustatyti reikalavimai ir toliau taikomi ro-ro keleiviniams laivams. Įvertinus įvairaus dydžio ro-ro keleivinių laivų saugos lygį, užtikrinamą SOLAS konvencijos su paskutiniais pakeitimais, padarytais Rezoliucija MSC.421(98) (toliau – SOLAS 2020), reikalavimais, padaryta išvada, kad taikant SOLAS 2020 stabilumo reikalavimus ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, kylanti rizika būtų gerokai mažesnė, palyginti su saugumo lygiu, kuris užtikrinamas taikant Direktyvoje 2003/25/EB išdėstytus reikalavimus;
- (6) šioje direktyvoje nustatytus stabilumo reikalavimus ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti 1 350 arba mažiau asmenų, būtų sunku taikyti tam tikros konstrukcijos laivams. Todėl bendrovėms, kurioms priklauso tie reguliarias paslaugas Sąjungoje teikiantys laivai arba kurios juos tuo tikslu naudoja, turėtų būti suteikta galimybė taikyti iki šios direktyvos įsigaliojimo taikytus stabilumo reikalavimus. Apie naudojimąsi ta galimybe valstybės narės turėtų pranešti Komisijai ir pateikti su atitinkamais laivais susijusius duomenis. Praėjus dešimčiai metų nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos, Komisija turėtų įvertinti naudojimąsi šia galimybe, kad galėtų nuspręsti, ar būtina atlikti tolesnę šios direktyvos peržiūrą;
- (7) siekiant užtikrinti tinkamą saugos lygį, ro-ro keleiviniams laivams, sertifikuotiems vežti 1 350 arba mažiau asmenų, pasirinktinai SOLAS 2020 reikalavimų taikymas turėtų būti leidžiamas tik jei jų indekso R lygis aukštesnis nei apibrėžtas SOLAS 2020;
- (8) siekiant užtikrinti būtiną saugos lygį, specialieji apgadinto laivo stabilumo reikalavimai taip pat turėtų būti taikomi esamiems ro-ro keleiviniams laivams, kurie niekada nebuvo sertifikuoti pagal Direktyvą 2003/25/EB ir pradeda teikti reguliarias paslaugas Sąjungoje;
- (9) uosto valstybės turėtų kuo glaudžiau bendradarbiauti siekdamas sudaryti šioje direktyvoje nurodytų jūrų zonų sąrašą, atsižvelgdamos į valstybių suverenitetą jų jurisdikcijai priklausančių jūrų zonų atžvilgiu ir bendruosius jūrų teisės principus;
- (10) Europos jūrų saugumo agentūra (toliau – EMSA) padeda Komisijai veiksmingai įgyvendinti Direktyvą 2003/25/EB ir turėtų stengtis toliau teikti tokią pagalbą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 (†);
- (11) kad Komisija galėtų įvertinti šios direktyvos įgyvendinimą ir pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai, valstybės narės turėtų pateikti duomenis apie kiekvieną naują ro-ro keleivinį laivą, sertifikuotą vežti 1 350 arba mažiau asmenų teikiant reguliarias paslaugas laikantis šioje direktyvoje nustatytų stabilumo reikalavimų. Šie duomenys turėtų būti teikiami laikantis II priede išdėstytos struktūros. Šie duomenys turėtų būti pateikiami apie visus naujus ro-ro keleivinius laivus, nes jie turi atitikti SOLAS 2020 išdėstytus tikimybinių stabilumo reikalavimus;

(\*) 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

(†) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

- (12) kadangi Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB<sup>(6)</sup> buvo iš dalies pakeista, o Tarybos direktyva 1999/35/EB<sup>(7)</sup> buvo panaikinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110<sup>(8)</sup>, priimančiosios valstybės sąvoka nebeaktuali ir turėtų būti pakeista uosto valstybės sąvoka;
- (13) siekiant, kad priegos prie jūros neturinčioms valstybėms narėms, kurios neturi jūrų uostų ir į Direktyvos 2003/25/EB taikymo sritį patenkančių su jų vėliava plaukiojančių ro-ro keleivinių laivų, nebūtų nustatyta neproporcinga administracinė našta, tokioms valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nukrypti nuo Direktyvos 2003/25/EB nuostatų. Tai reiškia, kad kol tos sąlygos yra tenkinamos, jos neprivalo perkelti tos direktyvos į nacionalinę teisę;
- (14) todėl Direktyva 2003/25/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

### 1 straipsnis

#### Direktyvos 2003/25/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2003/25/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b ir c punktai pakeičiami taip:

„b) „esamas ro-ro keleivinis laivas“ – ro-ro keleivinis laivas, kurio kilis sukonstruotas arba statyba priėjusi panašų etapą anksčiau nei 2024 m. gruodžio 5 d.; panašus statybos etapas – etapas, kuriuo:

i) pradedama statyti konkrečiam laivui būdinga konstrukcija ir

ii) prasidėjo laivo statyba, kurioje panaudota ne mažiau kaip 50 tonų arba 1 % numatomos konstrukcinių medžiagų masės, atsižvelgiant į tai, kuri iš šių verčių yra mažesnė;

c) „naujas ro-ro keleivinis laivas“ – ro-ro keleivinis laivas, kuris nėra esamas ro-ro keleivinis laivas;“;

b) e punktas pakeičiamas taip:

„e) „SOLAS konvencija“ – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir galiojantys jos pakeitimai;“;

c) įterpiami šie punktai:

„ea) „SOLAS 90“ – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje su paskutiniais pakeitimais, padarytais Rezoliucija MSC.117(74);

eb) „SOLAS 2009“ – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje su paskutiniais pakeitimais, padarytais Rezoliucija MSC.216(82);

ec) „SOLAS 2020“ – 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje su paskutiniais pakeitimais, padarytais Rezoliucija MSC.421(98);“;

d) f punktas pakeičiamas taip:

„f) „reguliaros paslaugos“ – kartotiniai perkėlimai ro-ro keleiviniiais laivais užtikrinant susisiekimą tarp tų pačių dviejų ar daugiau uostų arba kartotiniai reisai iš uosto ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų, vykdomi:

i) pagal paskelbtą tvarkaraštį arba

ii) taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudaro atpažįstamą sistemingą seką;“;

<sup>(6)</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

<sup>(7)</sup> 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą (OL L 138, 1999 6 1, p. 1).

<sup>(8)</sup> 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariasis paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

e) i papunktis pakeičiamas taip:

„i) „uosto valstybė“ – valstybė narė, į kurios uostus arba iš kurios uostų ro-ro keleivinis laivas teikia reguliarias paslaugas;“;

f) k punktas pakeičiamas taip:

„k) „specialieji stabilumo reikalavimai“ – 6 straipsnyje nurodyti stabilumo reikalavimai, kai jie vartojami kaip bendrasis terminas;“;

g) pridedamas šis punktas:

„n) „bendrovė“ – ro-ro keleivinio laivo savininkas arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, kurie prisiima keleivinio laivo savininko atsakomybę eksploatuoti šį keleivinį laivą.“;

2) 3 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kiekviena valstybė narė, vykdydama uosto valstybės pareigas, užtikrina, kad su valstybės, kuri nėra valstybė narė, vėliava plaukiojantys ro-ro keleiviniai laivai, prieš gaudami leidimą vykdyti reisu, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, iš tos valstybės narės uostų arba į juos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2017/2110 (\*), visiškai atitiktų šioje direktyvoje nustatytus reikalavimus.“

(\*) 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).“;

3) 3 straipsnis papildomas šia dalimi:

„3. Valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir su jų vėliava plaukiojančių ro-ro keleivinių laivų, kuriems taikoma ši direktyva, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų, išskyrus antroje pastraipoje įtvirtintą pareigą.“

Valstybės narės, kurios ketina pasinaudoti tokia nukrypti leidžiančia nuostata, ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 5 d. praneša Komisijai, ar tenkinamos sąlygos, ir informuoja Komisiją apie bet kokius tolesnius pokyčius. Tokios valstybės narės negali leisti ro-ro keleiviniams laivams, kuriems taikoma ši direktyva, plaukioti su jų vėliava, kol jos šios direktyvos neperkėlė į nacionalinę teisę ir jos neįgyvendino.“;

4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

### **Kontrolinis bangų aukštis**

Kontrolinis bangų aukštis ( $h_s$ ) naudojamas vandens aukščiui automobilių denyje nustatyti taikant I priedo A skirsnyje nurodytus specialiuosius stabilumo reikalavimus. Kontrolinio bangų aukščio vertės turi būti tokios, kad metinė jų viršijimo tikimybė būtų ne didesnė kaip 10 %.“;

5) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Uosto valstybės parengia ir nuolat atnaujina jūrų zonų, kuriomis plaukia ro-ro keleiviniai laivai, teikiantys reguliarias paslaugas į jų uostus arba iš jų uostų, sąrašą ir atitinkamas kontrolinio bangų aukščio tose zonose vertes.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Sąrašas paskelbiamas viešoje duomenų bazėje, kurią galima rasti kompetentingos jūrų reikalų institucijos interneto svetainėje. Komisija informuojama apie tokios informacijos skelbimo vietą, sąrašo atnaujinimus ir tokių atnaujinimų priežastis.“;

6) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

### **Specialieji stabilumo reikalavimai**

1. Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB (\*) taikymui, nauji ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, turi atitikti specialiuosius stabilumo reikalavimus, nustatytus SOLAS 2020 II-1 skyriaus B dalyje.

2. Bendrovės nuožiūra nauji ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti 1 350 arba mažiau asmenų, turi atitikti:

- a) šios direktyvos I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stabilumo reikalavimus arba
- b) šios direktyvos I priedo B skirsnyje nustatytus specialiuosius stabilumo reikalavimus.

Kiekvieno tokio laivo atveju vėliavos valstybės administracija per du mėnesius nuo 8 straipsnyje nurodyto sertifikato išdavimo dienos praneša Komisijai apie pasirinktą iš pirmoje pastraipoje nurodytų galimybių ir prie pranešimo prideda III priede nurodytus duomenis.

3. Taikydamos I priedo A skirsnyje nustatytus reikalavimus valstybės narės naudojasi II priede pateiktais nurodymais, jei tai praktiškai įmanoma ir suderinama su atitinkamo laivo konstrukcija.

4. Esami ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti daugiau kaip 1 350 asmenų, kuriuos bendrovė pradėjo naudoti reguliariosioms paslaugoms į valstybės narės uostą arba iš jo teikti po 2024 m. gruodžio 5 d. ir kurie niekada nebuvo sertifikuoti pagal šią direktyvą, bendrovės nuožiūra turi atitikti:

- a) SOLAS 2020 II-1 skyriaus B dalyje išdėstytus specialiuosius stabilumo reikalavimus arba
- b) šios direktyvos I priedo A skirsnyje išdėstytus specialiuosius stabilumo reikalavimus kartu su SOLAS 2009 II-1 skyriaus B dalyje išdėstytais stabilumo reikalavimais.

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

5. Esami ro-ro keleiviniai laivai, sertifikuoti vežti 1 350 arba mažiau asmenų, kuriuos bendrovė pradėjo naudoti reguliariosioms paslaugoms į valstybės narės uostą arba iš jo teikti po 2024 m. gruodžio 5 d. ir kurie niekada nebuvo sertifikuoti pagal šią direktyvą, bendrovės nuožiūra turi atitikti:

- a) šios direktyvos I priedo A skirsnyje išdėstytus specialiuosius stabilumo reikalavimus arba
- b) šios direktyvos I priedo B skirsnyje išdėstytus specialiuosius stabilumo reikalavimus.

Taikomi stabilumo reikalavimai nurodomi 8 straipsnyje nurodytame laivo sertifikate.

6. Esami ro-ro keleiviniai laivai, kurie ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 5 d. teikė reguliarias paslaugas į valstybės narės uostą arba iš jo, ir toliau atitinka specialiuosius stabilumo reikalavimus, išdėstytus I priedo redakcijoje, taikytoje prieš įsigaliojant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai (ES) 2023/946 (\*\*).

(\*) 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

(\*\*) 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/946, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB, kiek tai susiję su patobulintų stabilumo reikalavimų įtraukimu ir tos direktyvos suderinimu su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stabilumo reikalavimais (OL L 128, 2023 5 15, p. 1).“;

7) 7 straipsnis išbraukiamas;

8) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

#### **Sertifikatai**

1. Visi nauji ir esami su valstybės narės vėliava plaukiojantys ro-ro keleiviniai laivai turi turėti sertifikatą, patvirtinantį, kad jie atitinka 6 straipsnyje nustatytus specialiuosius stabilumo reikalavimus.

Sertifikatus išduoda vėliavos valstybės administracija ir jie gali būti derinami su kitais susijusiais sertifikatais. I priedo A skirsnyje išdėstytus specialiuosius stabilumo reikalavimus atitinkančių ro-ro keleivinių laivų sertifikate nurodomas kontrolinis bangų aukštis, iki kurio laivas gali tenkinti specialiuosius stabilumo reikalavimus.

Sertifikatas galioja tol, kol ro-ro keleivinis laivas plaukioja zonoje, kurioje kontrolinis bangų aukštis yra ne didesnis, nei nurodyta sertifikate.

2. Kiekviena valstybė narė, vykdydama uosto valstybės pareigas, pripažįsta kitos valstybės narės laikantis šios direktyvos išduotus sertifikatus.

3. Kiekviena valstybė narė, vykdydama uosto valstybės pareigas, pripažįsta trečiosios valstybės išduotus sertifikatus, patvirtinančius, kad ro-ro keleivinis laivas atitinka šioje direktyvoje nustatytus specialiuosius stabilumo reikalavimus.“;

9) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

#### **Sezoninis ir kitoks trumpalaikis paslaugų teikimas**

1. Jei reguliarias paslaugas ištisus metus teikianti bendrovė pageidauja pradėti naudoti papildomus ro-ro keleivinius laivus tai paslaugai teikti trumpesnį laikotarpį, ji ne vėliau kaip likus mėnesiui iki tada, kai tie laivai pradeda teikti tą paslaugą, apie tai praneša uosto valstybės ar valstybių kompetentingai institucijai.

2. Tačiau tais atvejais, kai dėl nenumatytų aplinkybių reikia greitai pradėti naudoti pakaitinį ro-ro keleivinį laivą, kad nenutrūktų paslaugos teikimas, vietoj 1 dalyje nurodyto reikalavimo pranešti taikoma Direktyvos (ES) 2017/2110 4 straipsnio 4 dalis ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB (\*) XVII priedo 1.3 punktas.

3. Jei bendrovė pageidauja teikti sezonines reguliarias paslaugas trumpesnį laikotarpį, t. y. ne daugiau kaip šešis mėnesius per metus, ji ne vėliau kaip likus trims mėnesiams iki tos paslaugos teikimo pradžios apie tai praneša uosto valstybės ar valstybių kompetentingai institucijai.

4. Kai I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius reikalavimus atitinkantys ro-ro keleiviniai laivai paslaugas, kaip tai suprantama šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse, teikia esant mažesniai kontroliniam bangų aukščiui nei nustatytas paslaugų teikimui toje pačioje jūrų zonoje ištisus metus, kompetentinga institucija, taikydama I priedo A skirsnyje nustatytus specialiuosius stabilumo reikalavimus, vandens aukščiui denyje nustatyti gali naudoti trumpesniai laikotarpiui taikytiną kontrolinio bangų aukščio vertę. Dėl tokiam trumpesniai laikotarpiui taikytinos kontrolinio bangų aukščio vertės susitaria valstybės narės arba, kai taikytina ir įmanoma, valstybės narės ir trečiosios valstybės, kurių uostai yra abiejuose maršruto galuose.

5. Uosto valstybės ar valstybių kompetentingai institucijai pritarus šio straipsnio paslaugų teikimui, kaip tai suprantama šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse, tokias paslaugas teikiantis ro-ro keleivinis laivas privalo turėti sertifikatą, kuriuo patvirtinama atitiktis šios direktyvos nuostatomis, kaip tai nurodyta 8 straipsnio 1 dalyje.

(\*) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).“;

10) įterpiamas šis straipsnis:

„13a straipsnis

#### **Peržiūra**

Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą ir vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip 2033 m. birželio 5 d. Informacija, grindžiama 6 straipsnio 2 dalyje nurodytais pranešimais, pateikiama anonimine forma.“;

11. Direktyvos 2003/25/EB I ir II priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos I priedą;
12. šios direktyvos II priedo tekstas pridedamas kaip Direktyvos 2003/25/EB III priedas.

2 straipsnis

#### **Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 5 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

#### **Įsigaliojimas**

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

4 straipsnis

#### **Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2023 m. gegužės 10 d.

*Europos Parlamento vardu*  
Pirmininkė  
R. METSOLA

*Tarybos vardu*  
Pirmininkė  
J. ROSWALL

## I PRIEDAS

1. I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) po antraštinės dalies, įterpiamas šis pavadinimas:

„A skirsnis“;

b) po to naujo pavadinimo įterpiamas šis išanginis sakiny:

„A skirsnyje nuorodos į SOLAS konvencijos taisyklės laikomos nuorodomis į tas taisyklės, kurios yra taikomos pagal SOLAS 90.“;

c) prieš 1.1–1.6 punktus esanti 1 punkto pastraipa pakeičiama taip:

„1. Be SOLAS konvencijos II-1 skyriaus B dalies 8 taisyklėje nustatytų reikalavimų, susijusių su vandeniu nelaidžiais skyriais ir apgadinto laivo stabilumu, turi būti laikomasi šio skirsnio reikalavimų.“;

d) 3.1 punktą pakeičiamas taip:

„3.1. Į laivų, kurie paslaugas teiks tik trumpesnį laikotarpį, kaip tai suprantama 9 straipsnyje, maršrutą įtrauktų uostų valstybės susitaria dėl taikytino kontrolinio bangų aukščio.“;

e) pridedamas B skirsnis:

„B skirsnis

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

Laive esantys asmenys (N)	Skirstymo į skyrius indeksas (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

kai:

$N =$  bendras asmenų skaičius laive.“;

2. II priedas iš dalies keičiamas taip:

įžanginė pastraipa po antraštine dalimi „Taikymas“ pakeičiama taip:

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

## II PRIEDAS

## „III PRIEDAS

## PRANEŠIMO DUOMENYS

Pagal 6 straipsnio 2 dalį pateiktini duomenys:

## I. Bendrieji duomenys

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

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

1.  $d_l$ ,  $d_p$ ,  $d_s$  vertės,
2. privalomasis indeksas R,
3. skyrių išdėstymo planas (nelaidumo vandeniui planas) su visais vidiniais ir išoriniais atidarymo taškais, įskaitant jų prijungtus skyrius, ir informacija, naudojama atliekant erdvių matavimus, pvz., bendrasis planas ir rezervuarų planas; turi būti nurodytos skyrių ribos – išilginės, skersinės ir vertikalios <sup>(1)</sup>,
4. pasiektasis skirstymo į skyrius indeksas A ir visų pažeistų zonų viso poveikio stabilumui suvestinė lentelė <sup>(2)</sup> su atskiru stulpeliu, kuriame nurodomas įmanomas pasiekti skirstymo į skyrius indeksas ( $w \cdot p \cdot v$ ),
5. 1 ir 2 zonų pažeidimų atvejais – pažeidimų atvejų, kurie nebuvo ištirti (t. y. atvejų, neįtrauktų į koeficientą ( $w \cdot p \cdot v$ )), procentinė dalis, kai  $s = 0$ ,  $s = 1$  ir  $0 < s < 1$ ,
6. 1 ir 2 zonų pažeidimų atvejais – su ro-ro erdvėmis susijusių pažeidimų atvejų, kurie nebuvo ištirti (t. y. atvejų, neįtrauktų į koeficientą ( $w \cdot p \cdot v$ )), procentinė dalis, kai  $s = 0$ ,  $s = 1$  ir  $0 < s < 1$ ,
7. kiekvienu pažeidimo, prisidėjusio prie pasiektą skirstymo į skyrius indekso A, atveju – nustatytos užtvindytos erdvės, poveikio stabilumui vertė ir koeficientas  $s$  <sup>(3)</sup>,
8. ro-ro keleivinių laivų, kuriuose įrengtas ilgas apatinis triumus, atveju – duomenys apie stabilumui poveikio neturinčius pažeidimus ( $s = 0$  ir  $p > 0$ ), įskaitant išsamią informaciją apie apskaičiuotus koeficientus <sup>(4)</sup>.

## III. Specialieji duomenys apie ro-ro keleivinius laivus, kuriems taikomas I priedo A skirsnis

1. Atitikties užtikrinimo metodas:
  - Bandymai su modeliais
  - Skaičiavimai

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

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

- 
- (<sup>1</sup>) Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.2 punktą.  
(<sup>2</sup>) Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.3.1 punktą.  
(<sup>3</sup>) Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.3.1 punktą.  
(<sup>4</sup>) Šie dokumentai turi būti pateikti administracijoms pagal IMO rezoliucijos MSC.429(98) priedėlio 2.3.1 punktą.“
-