EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

ro-ro reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta (kodifitseeritud tekst)

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. Kodanike Euroopa jaoks peab komisjon oluliseks Euroopa Liidu õigust lihtsustada ja selgemaks muuta, nii et see oleks kodanikele loetavam ja kättesaadavam; see annab kodanikele parema võimaluse talle antud õigusi kasutada.

   Seda eesmärki ei ole võimalik saavutada, kuni arvukad sätted, mida on korduvalt ja sageli oluliselt muudetud, asuvad laiali, osad esialgses õigusaktis ja osad muutvates õigusaktides. Nii tuleb kehtiva õiguse kindlakstegemiseks uurida ja võrrelda suurt hulka õigusakte.

   Muudetud õigusaktide kodifitseerimine on seega oluline õiguse selguse ja loetavuse saavutamiseks.

2. 1. aprillil 1987. aastal otsustas[1] komisjon anda oma talitustele ülesande kodifitseerida kõik õigusaktid hiljemalt kümnenda muudatuse järel. Komisjon rõhutas, et see on minimaalne nõue ning et õigusnormide arusaadavuse ja selguse huvides tuleks talitustel püüda nende vastutusalas olevaid tekste kodifitseerida veel tihedamini.

3. Seda kinnitati Edinburghi Euroopa Ülemkogu eesistuja järeldustega detsembris 1992[2], rõhutades kodifitseerimise tähtsust, mis annab õiguskindlust konkreetsel ajahetkel asjas kohaldamisele kuuluva õiguse osas.

   Kodifitseerides tuleb täpselt järgida tavapäraselt Liidu õigusaktide vastuvõtmiseks ettenähtud seadusandlikku menetlust.

   Kuna kodifitseeritavatesse õigusaktidesse ei või teha sisulisi muudatusi, otsustasid Euroopa Parlament, nõukogu ja komisjon 20. detsembri 1994. aasta institutsioonidevahelises kokkuleppes, et kodifitseeritavate õigusaktide kiiremaks vastuvõtmiseks võib kasutada kiirendatud menetlust.

4. Käesoleva ettepaneku eesmärk on kodifitseerida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiiv 2003/25/EÜ ro-ro reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta[3]. Uus direktiiv asendab sellesse inkorporeeritud õigusaktid[4]; käesolevas ettepanekus on säilitatud kodifitseeritud õigusaktide sisu ja nende kokkupanemisel on tehtud ainult kodifitseerimiseks vajalikud vormilised kohendused.

5. Kodifitseerimise ettepanek on koostatud direktiivi 2003/25/EÜ ja selle muutmisaktide eelneva konsolideerimise alusel kõikides ametlikes keeltes, mis on teostatud Euroopa Liidu Väljaannete Talituse poolt andmetöötluse abil. Juhul kui artiklitele on antud uued numbrid, siis vastavus vanade ja uute numbrite vahel on näidatud tabelis, mis on kodifitseeritud direktiivi V lisas.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Vt järelduste 3 lisa A osa.
3 Õigusloomeprogrammi lülitatud aastal 2026.
4 Vt käesoleva ettepaneku IV lisa A osa.

↓ 2003/25/EÜ (kohandatud)

2026/0215 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

ro-ro reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta (kodifitseeritud tekst)

(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[5],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[6],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

↓

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/25/EÜ[7] on korduvalt oluliselt muudetud[8]. Selguse ja otstarbekuse huvides tuleks kõnealune direktiiv kodifitseerida.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 1 (kohandatud)

(2) Ühise transpordipoliitika raames tuleks võtta meetmeid, et ⌦ tagada ⌫ reisijate meretranspordi ⌦ vajalik ohutustase ⌫ .

5 ELT C […], […], lk […].

6 ELT C […], […], lk […].

7 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 ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Vt IV lisa A osa.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 2 (kohandatud)

(3) ⌦ Liit ⌫ soovib kõikide asjakohaste vahenditega vältida ro-ro reisiparvlaevadega seotud õnnetusi ja neist tulenevaid surmajuhtumeid.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 4 (kohandatud)

(4) Ro-ro reisiparvlaevu kasutavatel isikutel ja selliste laevade laevaperel peaks kogu ⌦ liidus ⌫ olema õigus nõuda ühtlaselt kõrget ohutustaset, olenemata sellest, kus laevad tegutsevad.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 5 (kohandatud)

(5) Reisijate meretranspordi siseturumõõdet silmas pidades on ⌦ liidu ⌫ tasandi meede kõige tõhusam viis ⌦ tagada ⌫ kogu ⌦ liidus ⌫ ühtne laevade ohutuse miinimumtase.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 6 (kohandatud)

(6) ⌦ Liidu ⌫ tasandi meede on parim viis tagada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames kokkulepitud põhimõtete ühtlustatud jõustamine, vältides nii konkurentsimoonutusi ⌦ liidus ⌫ tegutsevate ro-ro reisiparvlaevade käitajate vahel.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 3

(7) Kokkupõrkel vigastatud ro-ro reisiparvlaevade merekindlus nende laevade püstuvusstandardi kohaselt on oluline tegur reisijate ja laevapere ohutuse ning eriti otsingu- ja päästetegevuse seisukohast; kinnise ro-ro tekiga ro-ro reisiparvlaeva püstuvusele tekitab kokkupõrke järel kõige suuremat ohtu olulise koguse vee kogunemine tekile.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 7 (kohandatud)

(8) Vigastatud ro-ro reisiparvlaevade püstuvuse põhinõuded kehtestati rahvusvahelisel tasandil 1990. aasta ⌦ inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni osaliste valitsuste konverentsil ⌫ (SOLASi konventsioon), ja lisati SOLASi konventsiooni määrusele II-1/B/8 (SOLAS 90 standard). Neid nõudeid kohaldatakse kogu ⌦ liidus ⌫ , sest rahvusvaheliste merereiside suhtes kohaldatakse

otseselt SOLAS konventsiooni ja kohaliku rannasõidu suhtes kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ[9].

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 8 (kohandatud)

(9) SOLAS 90 ⌦ standardis sisalduvad ⌫ vigastatud laeva ⌦ püstuvusnõuded hõlmavad ⌫ kaudselt ro-ro tekile pääseva vee mõju mereoludes, mille puhul oluline lainekõrgus on 1,5 m.

↓ 2023/946 põhjendus 3 (kohandatud)

(10) ⌦ 29. novembril 1995. aastal inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni osaliste valitsuste konverentsil vastuvõetud ⌫ resolutsiooniga 14 ⌦ "Ro-ro reisiparvlaevade täpsemaid püstuvusnõudeid käsitlevad piirkondlikud kokkulepped" ⌫ lubatakse IMO liikmetel sõlmida piirkondlikke lepinguid, kui nende arvates valitsevad meretingimused ja muud kohalikud olud eeldavad täpsemaid püstuvusnõudeid kindlaksmääratud merepiirkonnas.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 10

(11) Kaheksa Põhja-Euroopa riiki, sealhulgas seitse liikmesriiki, otsustasid 28. veebruaril 1996 Stockholmis võtta kasutusele vigastatud ro-ro reisiparvlaevade rangemad püstuvusnõuded, et võtta arvesse ro-ro tekile koguneva vee mõju ja võimaldada laevadel veepinnale jääda SOLAS 90 standardis ettenähtust palju raskemates oludes, kui oluline lainekõrgus on kuni 4 m.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 11

(12) Selle Stockholmi kokkuleppena tuntud kokkuleppe kohaselt on täpsemad püstuvusnõuded otseselt seotud selle merepiirkonnaga, kus laev tegutseb, ja eeskätt tegevuspiirkonnas täheldatud olulise lainekõrgusega. Laeva tegutsemispiirkonna oluline lainekõrgus määrab kindlaks vee kõrguse autotekil pärast õnnetusjuhtumist põhjustatud vigastuse tekkimist.

↓ 2023/946 põhjendus 1 (kohandatud)

(13) ⌦ Direktiiviga ⌫ 2003/25/EÜ ⌦ kehtestati ⌫ ro-ro reisiparvlaevadele täpsemad püstuvusnõuded, mis parandavad seda tüüpi laevade merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuste korral ning tagavad koos (SOLASi konventsioonis sätestatud

---

[9] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

nõuetega ⌦ kõnealuse ⌫ direktiivi vastuvõtmise kuupäeval kohaldatavas versioonis kõrge ohutustaseme nii reisijatele kui ka laevaperele.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 20 (kohandatud)

(14) Käesoleva direktiiviga ⌦ kehtestatud ⌫ ⌦ teatud ⌫ täpsemad püstuvusnõuded peaksid põhinema Stockholmi kokkuleppe lisades sätestatud meetodil, mille abil vigastuse järgne veekõrgus ro-ro tekil arvutatakse seoses kahe põhiparameetriga: laeva jääk-vabaparras ja oluline lainekõrgus merepiirkonnas, kus laev tegutseb.

↓ 2023/946 põhjendus 2 (kohandatud)

(15) 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.

↓ 2023/946 põhjendus 5 (kohandatud)

(16) Ro-ro reisiparvlaevade suhtes kohaldatakse ⌦ direktiivis ⌫ 2009/45/EÜsätestatud nõudeid. SOLASi konventsiooni, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.421(98) (edaspidi „SOLAS 2020“), ⌦ püstuvusnõuete kohaldamine peaks ⌫ selliste ro-ro reisiparvlaevade puhul, mille pardal on lubatud vedada rohkem kui 1350 inimest, ⌦ kaasa tooma oluliselt madalama riski ⌫.

↓ 2023/946 põhjendus 7

(17) 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.

↓ 2023/946 põhjendus 6 (kohandatud)

(18) Käesolevas direktiivis sätestatud ⌦ kõrgem indeksi R tase ⌫ , mida kohaldatakse selliste ro-ro reisiparvlaevade suhtes, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 inimest, oleks teatava projektiga laevade puhul keerukas rakendada. Seepärast peaks ettevõtjatel, kes omavad või käitavad selliseid laevu liinivedudeks liidu piires, olema

võimalus kohaldada enne ⌦ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/946[10] ⌫ jõustumist kehtinud püstuvusnõudeid.

(19) ⌦ Komisjon peaks kümme aastat pärast direktiivi (EL) 2023/946 jõustumise kuupäeva hindama, kuidas on kasutatud võimalust, mis on seotud laevadega, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 inimest, et võtta vastu otsus selle kohta, kas käesoleva direktiivi läbivaatamine on vajalik ⌫ . Liikmesriigid peaksid teavitama komisjoni nimetatud võimaluse kasutamisest, lisades asjaomaste laevadega seonduvad andmed.

↓ 2023/946 põhjendus 8

(20) 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.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 17

(21) Ohutuse parandamiseks ja konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks ühiseid püstuvusega seotud ohutusstandardeid lipuriigist olenemata kohaldada kõikide ro-ro reisiparvlaevade suhtes, mis rahvusvahelistel merereisidel teevad liinivedusid liikmesriikide sadamatest või sadamatesse.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 18

(22) Laevade ohutus on eeskätt lipuriikide vastutusel ja seetõttu peaks iga liikmesriik tagama vastavuse ohutusnõuetele, mida kohaldatakse selle liikmesriigi lipu all sõitvate ro-ro reisiparvlaevade suhtes.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 19 (kohandatud)

(23) Lisaks peaks käesolev direktiiv olema suunatud liikmesriikidele kui ⌦ sadamariikidele ⌫. Vastuvõtjariikidena teostatavad kohustused põhinevad konkreetsetel sadamariigi kohustustel, mis on täielikult kooskõlas 1982. aasta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooniga.

---

[10] 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 (ELT L 128, 15.5.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 21 (kohandatud)

(24) Liikmesriigid peaksid kindlaks määrama ja avaldama nende merepiirkondade olulise lainekõrguse, kus ro-ro reisiparvlaevad teevad liinivedusid nende sadamatesse või sadamatest. Rahvusvahelistel laevaliinidel tuleks olulised lainekõrgused vajaduse ja võimaluse korral kehtestada liini kummaski otsas olevate riikide omavahelise lepinguga.

↓ 2023/946 põhjendus 9

(25) 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.

↓ 2023/946 põhjendus 10 (kohandatud)

(26) Euroopa Meresõiduohutuse Amet on abistanud komisjoni direktiivi 2003/25/EÜ tulemuslikul rakendamisel ja peaks püüdma komisjoni ka edaspidi abistada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2025/2434[11].

↓ 2023/946 põhjendus 11 (kohandatud)

(27) 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 1350 inimest ja mis sertifitseeritakse liinivedude tegemiseks vastavalt käesolevas direktiivis ⌦ sätestatud ⌫ püstuvusnõuetele. ⌦ Kõnealuste ⌫ andmete esitamisel tuleks järgida III lisas ette nähtud vormi. ⌦ Kõnealused ⌫ andmed peaksid olema kättesaadavad kõigi uute ro-ro reisiparvlaevade kohta, kuna need peavad vastama SOLAS 2020-s sätestatud tõenäosuspõhistele püstuvusnõuetele.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 22 (kohandatud)

(28) Iga käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid merereise ⌦ tegeval ⌫ ro-ro ⌦ reisiparvlaeval ⌫ peaks olema lipuriigi ametiasutuse poolt väljastatud vastavussertifikaat, mida peaksid aktsepteerima kõik teised liikmesriigid.

[11] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. novembri 2025. aasta määrus (EL) 2025/2434, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002 (OJ L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2019/1243 artikkel 1 ja lisa punkt IX(4) (kohandatud)

(29) Selleks et kohandada ⌦ käesolevat ⌫ direktiivi tehnika arenguga, rahvusvahelisel tasandil toimunud arenguga ja kõnealuse direktiivi rakendamise käigus saadud kogemustega, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva direktiivi lisade muutmiseks. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes[12] sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

↓ 2003/25/EÜ põhjendus 28 (kohandatud)

(30) ⌦ Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt ⌫ kaitsta inimeste elu merel, parandades ro-ro reisiparvlaevade merekindlust vigastuste puhul, ⌦ ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu ⌫ tasandil, võib ⌦ liit ⌫ võtta meetmeid kooskõlas ⌦ Euroopa Liidu lepingu ⌫ artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. ⌦ Kõnealuses ⌫ artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei ⌦ lähe ⌫ käesolev direktiiv nimetatud ⌦ eesmärkide ⌫ saavutamiseks ⌦ vajalikust kaugemale ⌫ .

↓ 2023/946 põhjendus 13 (kohandatud)

(31) Et mitte põhjustada ebaproportsionaalset halduskoormust sisemaa liikmesriikidele, kellel ei ole meresadamaid ja kelle lipu all ei sõida ⌦ käesoleva ⌫ direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid ro-ro reisiparvlaevu, peaks sellistel liikmesriikidel olema võimalus ⌦ käesoleva ⌫ direktiivi sätteid mitte kohaldada. See tähendab, et kuni nimetatud tingimused on täidetud, ei ole nad kohustatud direktiivi ⌦ 2003/25/EÜ ⌫ üle võtma.

↓

(32) Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide kohustusi, mis on seotud IV lisa B osas osutatud direktiivide liikmesriigi õigusesse ülevõtmise tähtpäevadega,

[12] ELT L 123, 12.5.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

↓ 2003/25/EÜ

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärk on sätestada ro-ro reisiparvlaevade jaoks ühetaolised täpsemad püstuvusnõuded, mis parandavad seda tüüpi laevade merekindlust kokkupõrkest tekitatud vigastuse korral ning tagavad kõrge ohutustaseme nii reisijatele kui laevaperele.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(b)

1) „SOLASi konventsioon“ 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel ja selle kehtivad muudatused;

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(c)

2) „SOLAS 90“ — 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.117(74);

3) „SOLAS 2009“ — 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.216(82);

4) „SOLAS 2020“ — 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel, mida on muudetud resolutsiooniga MSC.421(98);

↓ 2003/25/EÜ (kohandatud)

5) „Stockholmi kokkulepe“ — kokkulepe, mis sõlmiti Stockholmis 28. veebruaril 1996 29. novembril 1995. aastal ⌦ inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni osaliste valitsuste konverentsil ⌫ vastuvõetud resolutsiooni 14 “Ro-ro reisiparvlaevade täpsemaid püstuvusnõudeid käsitlevad piirkondlikud kokkulepped” kohaselt ⌦ (1995. aasta „SOLASi konverentsi resolutsioon 14“) ⌫ ;

6) „ro-ro reisiparvlaev“ — laev, mis veab üle 12 reisija ning millel on ro-ro lastiruumid või eriruumid, nagu on määratletud SOLAS konventsiooni määruses II-2/3;

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(a) (kohandatud)

7) „olemasolev ro-ro reisiparvlaev“ ro-ro reisiparvlaev, mille kiil ⌦ oli ⌫ pandud või mis ⌦ oli ⌫ samasuguses ehitusjärgus enne 5. detsembrit 2024. Samasugune ehitusjärk tähendab ehitusjärku, milles:

a) algab konkreetse laeva ehitusena määratletav tegevus; ja

b) on alanud kõnealuse laeva kokkupanek, mis hõlmab vähemalt 50 tonni või 1 % kõikide ehitusmaterjalide arvestuslikust massist, olenevalt sellest, kumb arv on väiksem;

8) „uus ro-ro reisiparvlaev“ — ro-ro reisiparvlaev, mis ei ole olemasolev ro-ro reisiparvlaev;

↓ 2003/25/EÜ

9) „reisija“ — kõik muud isikud kui kapten ja laevapere liikmed või muud ükskõik kellena laeval selle laeva huvides töötavad isikud ja muud isikud kui alla ühe aasta vanused lapsed;

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(d)

10) „liinivedu“ ro-ro reisiparvlaevade järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseta järjestikused sõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas:

a) avaldatud sõiduplaani kohaselt või

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

↓ 2003/25/EÜ

11) „lipuriigi ametiasutus“ — pädev asutus riigis, mille lipu all ro-ro reisiparvlaeval on õigus sõita;

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(e)

12) „sadamariik“ — liikmesriik, kelle sadamatesse või sadamatest ro-ro reisiparvlaev liinivedusid teeb;

↓ 2003/25/EÜ

13) „rahvusvaheline merereis“ — merereis liikmesriigi sadamast väljaspool seda liikmesriiki asuvasse sadamasse või vastupidi;

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(f) (kohandatud)

14) „täpsemad püstuvusnõuded“ ⌦ käesoleva direktiivi ⌫ artiklis 6 osutatud püstuvusnõuded;

↓ 2003/25/EÜ

15) „oluline lainekõrgus“ (H_S) — konkreetsel ajavahemikul täheldatud lainekõrguste kõrgeima kolmandiku keskmine kõrgus;

16) „jääk-vabaparras“ (f_r) — vigastatud ro-ro teki ja vigastuse koha lõpliku veepiiri vaheline minimaalne vahemaa, võtmata arvesse vigastatud ro-ro tekile kogunenud merevee lisamõju;

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 1(g)

17) „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.

↓ 2003/25/EÜ

Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse laeva lipuriigist olenemata kõikide ro-ro reisiparvlaevade suhtes, mis rahvusvahelistel merereisidel teevad liinivedusid liikmesriigi sadamasse või sadamast.

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 2

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[13].

---

[13] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 3 (kohandatud)

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 direktiivi ⌦ 2003/25/EÜ ⌫ üle võtnud ja seda rakendanud.

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 4 (kohandatud)

Artikkel 4

Olulised lainekõrgused

Olulisi lainekõrgusi kasutatakse laeva autotekile kogunenud vee kõrguse kindlaksmääramiseks juhul, kui kohaldatakse I lisa A jaos ⌦ sätestatud ⌫ täpsemaid püstuvusnõuded. Olulise lainekõrguse väärtused on need, mida aastas tõenäoliselt ei ületata rohkem kui 10 %.

↓ 2003/25/EÜ

Artikkel 5

Merepiirkonnad

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 5(a)

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.

↓ 2003/25/EÜ (kohandatud)

2. Merepiirkonnad ja neis piirkondades kohaldatavad olulise lainekõrguse väärtused, ⌦ nagu on osutatud lõikes 1, ⌫ määratletakse laevaliini kummaski otsas olevate liikmesriikide või vajaduse ja võimaluse korral liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelise lepinguga. Kui laevaliin läbib enamat kui üht merepiirkonda, peab laev täitma täpsemad püstuvusnõuded, mis vastavad nendele piirkondadele kindlaksmääratud suurimale olulisele lainekõrgusele.

↓ 2023/946 (kohandatud)

3. ⌦ Lõikes 1 osutatud ⌫ loetelu avaldatakse pädeva merendusalase ametiasutusekodulehekülje avalikus andmebaasis. Komisjonile teatatakse sellise andmebaasi asukohast ja ka loetelu ajakohastamistest ning nende ajakohastamiste põhjustest.

↓ 2023/946 (kohandatud)

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. Ettevõtja 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.

Iga sellise laeva puhul teatab lipuriigi ametiasutus komisjonile kahe kuu jooksul alates artiklis 7 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 1350 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 ⌦ artiklis ⌫ 7 ⌦ osutatud ⌫ laeva tunnistusele.

5. Ettevõtja valikul peavad olemasolevad ro-ro reisiparvlaevad, mille pardal on lubatud vedada kuni 1350 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 7 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 direktiivi (EL) 2023/946 jõustumist.

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 8

Artikkel 7

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.

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 9 (kohandatud)

Artikkel 8

Hooajaline ja muu lühiajaline liiklus

1. Kui aastaringset liinivedu teostav ettevõtja soovib käitada lühemal ajavahemikul täiendavaid ro-ro reisiparvlaevu, teatab ta sellest sadamariigi või sadamariikide pädevale asutusele hiljemalt üks kuu enne asjaomaste laevade käitamist 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[14] 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 ⌦ jaos sätestatud ⌫ ⌦ täpsematele ⌫ ⌦ püstuvusnõuetele ⌫ vastavate ro-ro reisiparvlaevade puhul, kui tegevus käesoleva artikli lõigete 1, 2 ja 3 tähenduses leiab aset

[14] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

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 ⌦ sätestatud ⌫ ⌦ täpsemaid ⌫ 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 ⌦ käesoleva artikli ⌫ 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 7 lõikes 1.

🡻 2019/1243 artikkel 1 ja lisa punkt IX(4) (kohandatud)

Artikkel 9

Lisade muutmine

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10 vastu delegeeritud õigusakte lisade muutmiseks, et võtta arvesse rahvusvahelisel tasandil ja eeskätt ⌦ Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis ⌫ (IMO) toimunud arengut ning parandada käesoleva direktiivi tõhusust kogemusi ja tehnika arengut silmas pidades.

🡻 2019/1243

Artikkel 10

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 9 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 26. juulist 2019. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 9 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 9 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavaks tegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

↓ 2003/25/EÜ (kohandatud)

Artikkel 11

Karistused

Liikmesriigid sätestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende rakendamine. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

↓ 2023/946 artikli 1 punkt 10

Artikkel 12

Läbivaatamine

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

↓

Artikkel 13

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 2003/25/EÜ, mida on muudetud IV lisa A osas loetletud õigusaktidega, tunnistatakse kehtetuks. See ei mõjuta liikmesriikide kohustusi, mis on seotud IV lisa B osas esitatud direktiivide liikmesriigi õigusesse ülevõtmise tähtpäevadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile kooskõlas V lisas esitatud vastavustabeliga.

↓ 2003/25/EÜ (kohandatud)

Artikkel 14

Jõustumine

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

Artikkel 15

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel *president*	*Nõukogu nimel* *eesistuja*