

Briselē, 6.6.2016.
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko izdara grozījumus Direktīvā 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības
noteikumiem un standartiem**

{SWD(2016) 189 final}
{SWD(2016) 190 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Komisijas *REFIT* programmas un labāka regulējuma programmas garā un tūlīt pēc ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes¹ Komisija ierosina priekšlikumu kopumu, kura mērķis ir īstenot apzināto vienkāršošanas potenciālu.

Šīs pārskatīšanas nolūks ir vienkāršot un racionalizēt ES pasažieru kuģu drošības esošo tiesisko regulējumu, lai i) saglabātu ES noteikumus, ja tie ir nepieciešami un samērīgi; ii) nodrošinātu to pareizu īstenošanu un iii) novērstu pienākumu iespējamo pārklāšanos un nekonsekvenci starp saistītiem tiesību aktiem. Vispārējais mērķis ir nodrošināt skaidru, vienkāršu un mūsdienīgu tiesisko regulējumu, kuru ir vieglāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt, tādējādi paaugstinot vispārējo drošības līmeni.

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK² tika pieņemta, lai panāktu augstu drošības līmeni un novērstu kavēkļus nozarē, šādā nolūkā nosakot saskaņotus drošības standartus attiecīgā līmenī pasažieru kuģiem, kas veic vietējos pārvadājumus. Šajā direktīvā ES līmenī attiecībā uz vietējiem reisiem iestrādāti SOLAS konvencijas noteikumi, kas paredz sīki izstrādātas tehniskās prasības kuģu konstrukcijai, stabilitātei, ugunsdrošībai un glābšanas aprīkojumam. To attiecīgi piemēro kuģiem, kas būvēti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, un ātrgaitas kuģiem. Turklāt direktīvā ietvertas īpašas prasības attiecībā uz pieejamību un publisko informāciju personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vai invaliditāti.

Īstenojot Direktīvu 2009/45/EK, visā ES panākts kopējs augsts drošības līmenis un gūtas nozīmīgas priekšrocības iekšējā tirgū. No otras puses, gūtā pieredze liecina, ka kopš 1998. gada, kad stājās spēkā iepriekšējā direktīva³, īstenošanas gaitā radušies vairāki jautājumi, kas attiecas uz dažu direktīvas definīciju, tās darbības jomas un procedūru skaidrību un piemērotību.

Nav saskaņoti arī vairāki būtiski drošības aspekti maziem kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, tādējādi atspoguļojot to, ka šos kuģus vairāk ietekmē vietējie darbības nosacījumi. Turklāt direktīvā dalībvalstīm jau ir dota iespēja piemērot valsts noteikumus, ja tās uzskata, ka noteikt saskaņotus standartus maziem kuģiem nav iespējams un/vai nav lietderīgi. Šajā ziņā atbilstības pārbaudē tika konstatēts, ka direktīvu patlaban piemēro tikai 70 no 1950 mazajiem kuģiem, kuriem būtiskos drošības aspektus jau noteikušas dalībvalstis. Tāpēc šādas prasības būtu jāizvērtē atkārtoti.

Atbilstības pārbaudē arī tika konstatēts, ka vairākas dalībvalstis sertificē alumīnija kuģus saskaņā ar šo direktīvu, savukārt dažas citas tos nesertificē. Tā ir izveidojusies neviendabīga situācija, kas traucē īstenot mērķi — sasniegt vienādi augstu drošības līmeni pasažieru vietējos pārvadājumos ar ūdens transportu ES dalībvalstīs. Šāda situācija izriet no direktīvas

¹ Ziņojums par atbilstības pārbaudes rezultātiem Eiropas Parlamentam un Padomei sniegts 2015. gada 16. oktobrī (COM(2015)508).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

³ Proti, Direktīva 98/18/EK, kuras pārstrādāta redakcija ir Direktīva 2009/45/EK.

darbības jomas interpretācijas atšķirībām saistībā ar "līdzvērtīga materiāla" definīciju un attiecīgo ugunsdrošības standartu piemērojamību.

Tāpēc tiek ierosināts precizēt un vienkāršot drošības noteikumus un standartus pasažieru kuģiem, lai panāktu to, ka šie noteikumi un standarti atbilst Komisijas *REFIT* programmai un ir vieglāk atjaunināmi, uzraugāmi un izpildāmi. Lai uzlabotu juridisko skaidrību un noteiktību, priekšlikums arī svīturo vairākas novecojušas, liekas un nekonsekventas juridiskās atsaucēs.

Priekšlikums groza Direktīvas 2009/45/EK attiecīgās definīcijas un prasības.

Turklāt priekšlikums paredz Direktīvu 2009/45/EK saskaņot ar Lisabonas līguma ieviestajām izmaiņām attiecībā uz Komisijas pilnvarām pieņemt deleģētos un īstenošanas aktus.

1.2. Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem politikas jomā

Priekšlikums ir pilnībā saskanīgs ar vienkāršošanas priekšlikumiem, ar ko groza Padomes Direktīvu 98/41/EK⁴, un priekšlikumu, ar ko aizstāj Padomes Direktīvu 1999/35/EK⁵. Priekšlikums ir pilnībā saskanīgs ar atbilstības pārbaudes ieteikumiem un 2011. gada balto grāmatu par transporta nākotni⁶, kurā atzīta nepieciešamība modernizēt ES pasažieru kuģu drošības pašreizējo tiesisko regulējumu.

1.3. Saskanība ar citām Savienības politikas jomām

Priekšlikums palīdz īstenot Komisijas labāka regulējuma programmu tādējādi, ka tas gādā par esošo tiesību aktu vienkāršību un skaidrību, nerada lieku apgrūtinājumu un iet kopsolī ar politikas, sociālo un tehnoloģiju attīstību. Nodrošinot kvalitatīvu prāmju satiksmi regulārajos pasažieru pārvadājumos ES iekšienē, priekšlikums palīdz īstenot arī 2018. gada Jūras transporta stratēģijas⁷ mērķus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

2.1. Juridiskais pamats

Ņemot vērā to, ka priekšlikums aizstāj patlaban spēkā esošo direktīvu, juridiskais pamats aizvien ir LESD 100. panta 2. punkts (bijušais EKL 80. panta 2. punkts), kurā paredzēti pasākumi jūras transporta jomā.

2.2. Subsidiaritāte

Direktīva 2009/45/EK galvenokārt veidota, ņemot par paraugu starptautiskās prasības, pēc vairākiem kuģošanas negadījumiem, kuros gāja bojā cilvēki. Lai gan kopīgie drošības standarti starptautiskajos reisos iesaistītiem kuģiem ir noteikti starptautiskajos drošības

⁴ Padomes 1998. gada 18. jūnija Direktīva 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām (OV L 188, 2.7.1998., 35. lpp.).

⁵ Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīva 1999/35/EK par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai (OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.).

⁶ Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144).

⁷ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā (COM/2009/0008).

noteikumos, piemēram, *SOLAS* konvencijā, tie nav piemērojami vietējos reisos iesaistītiem pasažieru kuģiem.

Priekšlikums nodrošina, ka tiek saglabāts kopējais drošības līmenis, kas Direktīvā 2009/45/EK noteikts kuģiem, kuri veic vietējos reisos ES ūdeņos, un to nevarētu panākt ar vienas pusēju rīcību dalībvalstu līmenī. Vienlaikus priekšlikumā atkārtoti uzsvērts, ka ir vajadzīga pievienotā vērtība, ko dod standartu atšķirības, kad tādas var būt nepieciešamas vietējo ekspluatācijas nosacījumu dēļ.

Nemot vērā iekšējā tirgus mērķi un jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs, priekšlikums nodrošina arī to, ka Direktīva 2009/45/EK joprojām veicina kuģu nodošanu starp valstu reģistriem un gādā par līdzvērtīgu konkurenci vietējos reisos, tomēr nepazeminot drošības līmeni.

2.3. Proporcionalitāte

Kā liecina negadījumu statistika, ar spēkā esošajiem tiesību aktiem ir panākts augsts pasažieru drošības līmenis. Ar ES drošības standartiem saistītās regulatīvās izmaksas nav izrādījušās nesamērīgas salīdzinājumā ar valstu standartiem, kuri būtu bijuši vajadzīgi pretējā gadījumā. Prognozētās regulatīvo izmaksu atšķirības ir tikai neliela daļa no kopējām kuģu būves, ekspluatācijas un tehniskās apkopes izmaksām.

Papildus vairāku definīciju precizēšanai viens no šīs vienkāršošanas iniciatīvas mērķiem ir atcelt dažas nevajadzīgas prasības, vienlaikus nekaitējot augstajam drošības līmenim. Tāpēc ar šo priekšlikumu no Direktīvas 2009/45/EK darbības jomas tiek izslēgti kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m. Tā kā mazi kuģi galvenokārt ir būvēti no citiem materiāliem, nevis no tērauda, uz lielāko daļu šādu kuģu patlaban neattiecas ES drošības standartu saskaņošana (96 %). Tas nozīmē, ka vairums kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, jau ir sertificēti saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

Turklāt šie kuģi ir būvēti daudzveidīgam pakalpojumu klāstam (piemēram, vienas dienas pārbraucieniem vai braucieniem ar nakšņošanu, vienas dienas tūrisma braucieniem, iebraukšanai ostās ar īpašiem ierobežojumiem vai īpašu infrastruktūru), tāpēc to konstrukcijas un tehnisko risinājumu diapazons ir ļoti plašs. Šā iemesla dēļ ir īpaši sarežģīti noteikt kopīgu sīki izstrādātu noteikumu kopumu, kas aptvertu visus dažādos pakalpojumus, kurus sniedz mazie kuģi.

Tāpēc Direktīvas 2009/45/EK pašreizējā regulatīvā pieeja, proti, tādu preskriptīvu standartu noteikšana, kuri izstrādāti galvenokārt tērauda (vai alumīnija) kuģiem, tika pārskatīta attiecībā uz mazajiem kuģiem. Turklāt uz mazajiem kuģiem, kuri ir ārpus ES standartu darbības jomas, reģistrētie negadījumi neliecina par jebkādam konkrētām drošības problēmām (pēdējos 4 gados bojā gājuši 5 cilvēki, visi nelaimes gadījumos darbā). Bez tam mazie kuģi, pretēji lielajiem kuģiem, parasti tiek ekspluatēti vienā dalībvalstī līdz to darbības beigām, un to nodošana citai dalībvalstij nenotiek bieži.

2.4. Instrumenta izvēle

Saskaņā ar proporcionalitātes principu direktīva joprojām tiek uzskatīta par vislietderīgāko instrumentu norādīto mērķu īstenošanai. Tā nosaka kopīgus principus un saskaņotu drošības līmeni, nodrošina noteikumu izpildi, bet piemērojamo praktisko un tehnisko procedūru izvēli atstāj katras dalībvalsts ziņā.

Priekšlikums, ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK, tika atzīts par vispiemērotāko juridisko risinājumu. Alternatīva iespēja ierosināt jaunas direktīvas pieņemšanu tika atmešta, jo patlaban spēkā esošajā direktīvā vajadzīgs ierobežots skaits skaidri nosakāmu izmaiņu.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

3.1. Ex post izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude

Atbilstības pārbaudē tika konstatēts, ka ES pasažieru kuģu drošības tiesību aktu galvenie mērķi, kas saistīti ar pasažieru drošību un iekšējo tirgu, kopumā ir sasniegti un vēl aizvien ir ļoti aktuāli. ES pasažieru kuģu drošības tiesiskais regulējums nodrošinājis vienotu drošības līmeni uz pasažieru kuģiem Eiropas Savienībā un vienlīdzīgus konkurences apstākļus kuģu ekspluatantiem, kā arī palielinājis kuģu nodošanu starp dalībvalstīm. Atbilstības pārbaude arī liecināja par to, ka pastāv turpmākas iespējas paaugstināt drošības līmeni un uzlabot dažu regulatīvo prasību efektivitāti un proporcionālītāti. Vairākās jomās tika sniegti šādi ieteikumi vienkāršot, precizēt vai atcelt vairākas neskaidras vai novecojušas prasības vai novērst prasību dublēšanos:

- (a) izslēgt no Direktīvas 2009/45/EK darbības jomas pasažieru kuģus, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, un apsvērt iespēju izstrādāt vadlīnijas vai standartus maziem kuģiem un kuģiem, kas nav būvēti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla, pamatojoties uz funkcionālām prasībām, kuras ir daļa no mērķorientēta standarta regulējuma;
- (b) precizēt direktīvas darbības jomu, proti:
 - precizēt, ka Direktīvas 2009/45/EK mērķiem alumīnijs ir tēraudam līdzvērtīgs materiāls, un precizēt attiecīgās ugunsdrošības izolācijas prasības (piemēram, noteikt telpas, kurās būtu vajadzīga papildu ugunsdrošības izolācija);
 - precizēt, ka atkrastes vējparku apkalpošanas kuģi nav iekļauti Direktīvas 2009/45/EK darbības jomā;
 - precizēt, ka tradicionālie kuģi nav iekļauti Direktīvas 2009/45/EK darbības jomā, un precizēt šādu kuģu definīciju;
- (c) precizēt un vienkāršot jūras rajonu definīciju Direktīvā 2009/45/EK un vienlaikus:
 - svītrot atsauci "kur kuģa avārijā cietušas personas var nokļūt krastā";
 - svītrot jēdzienu "patvēruma vieta".

3.2. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Ņemot vērā iecerēto priekšlikumu tehnisko raksturu, mērķorientēta apspriešana tika atzīta par vislietderīgāko līdzekli. Apspriešanās ar valstu ekspertiem notika Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupā. Tika sarīkots darbseminārs, kurā uzaicināja piedalīties dalībvalstu, kā arī nozares un pasažieru apvienību pārstāvjus. Iepazīstināšana ar iecerētajiem pasākumiem notika vairākkārt. Turklāt tīmekļa vietnē *Europa* publicētais ceļvedis⁸ ļāva visām ieinteresētajām personām paust viedokli, izmantojot atbildes veidlapu tiešsaistē.

Apspriešanās kopsavilkums un sīki izklāstītas atbildes uz apspriešanās procesā paustajām piezīmēm sniegtas priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā. Paredzētos vienkāršošanas pasākumus atbalstīja lielākais vairums valstu ekspertu, lai gan tika izteiktas

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

vairākas piezīmes par dažu priekšlikumu konkrētu formulējumu. Tāpēc visi ierosinājumi ir rūpīgi izskatīti un priekšlikumi attiecīgi grozīti. Turklāt daži eksperti uzdeva jautājumus par īstenošanas praktiskajiem un tehniskajiem aspektiem, kuri izskatīti priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā un iestrādāti īstenošanas plānā.

Nozares ieinteresētās personas uzstāja, lai netiktu mainīti pašreizējā tiesiskā regulējuma galvenie principi (uzsverot izmaksas, ko prasīs drošības paaugstināšana alumīnija kuģiem dažās dalībvalstīs), savukārt pasažieru apvienība aicināja paaugstināt drošības līmeni un brīdināja nepieļaut drošības vājināšanu. Tāpēc priekšlikums gādā par esošā drošības līmeņa saglabāšanu un, cik vien iespējams vienkāršošanas kontekstā, paaugstināšanu (piemēram, precizējot, ka alumīnija kuģi jābūvē atbilstīgi direktīvas drošības standartiem).

3.3. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Šī pārskatīšana pirmām kārtām pamatojas uz atbilstības pārbaudes procesā savāktajiem datiem, kā ziņots 2015. gada 16. oktobrī pieņemtajā Komisijas dienestu darba dokumentā "Kursa korekcija: ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaude"⁹.

Papildus datu vākšanai un apspriešanai, kas tika veikta atbilstības pārbaudes procesā, šā vienkāršošanas priekšlikuma sagatavošanai bija vajadzīgs tehnisko un tieslietu speciālistu ieguldījums tehnisko definīciju konkrētā formulēšanā un skaidrā tiesību akta izstrādē. Šīs zināšanas tika apkopotas iekšēji sadarbībā ar Eiropas Jūras drošības aģentūru un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupu. Par to ziņots priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā.

3.4. Ietekmes novērtējums

Priekšlikums ir tūlītēja atbilde pēc atbilstības pārbaudes, kurā konstatēti vienkāršojamie jautājumi un novērtēts vienkāršošanas potenciāls. Kā uzsvērts ceļvedī, nav gaidāms, ka paredzētie pasākumi radīs jebkādu nozīmīgu ietekmi (t.i., ietekmi papildus tādai skaitliski neizmēramai ietekmei kā juridiskās skaidrības, noteiktības un vienkāršības nodrošināšana), vai arī nav apzināti būtiski atšķirīgi risinājumi. Atbilstīgi Komisijas labāka regulējuma pamatnostādņēm nav veikts visaptverošs ietekmes novērtējums.

Vienkāršošanas priekšlikumam tomēr pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā atgādināti atbilstības pārbaudes ieteikumi un izklāstīts ierosināto risinājumu pamatojums no tehniskā un juridiskā viedokļa. Tajā ietverts kopsavilkums un piezīmes pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kas tika rīkota šīs iniciatīvas atbalstam. Pievienots arī īstenošanas plāns.

3.5. Normatīvā atbilstība un vienkāršošana

Šā priekšlikuma vienkāršošanas potenciāls pirmkārt izpaužas kā skaitliski neizmērama ietekme, piemēram, juridiskās skaidrības, noteiktības un vienkāršības nodrošināšana, kas izriet no direktīvas darbības jomas precizēšanas un jūras rajonu definīcijas vienkāršošanas.

Būtu jānosaka termiņš, kurā jāpanāk kuģu, kuri pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā būvēti no līdzvērtīga materiāla un kuru garums ir lielāks nekā 24 m, atbilstība direktīvā noteiktajām tehniskajām prasībām. Pietiekami ilgam pārejas periodam vajadzētu nodrošināt, ka

⁹ SWD(2015)197.

pielāgošanās norit iespējami gludi. Runājot par jūras rajoniem, priekšlikums pirmkārt atceltu liekus vai novecojušus kritērijus un tikai minimāli ietekmētu to, kā dalībvalstis nosaka jūras rajonus.

Priekšlikums arī uzlabo juridisko skaidrību, svītrojot vairākas liekas, nepareizas vai nekonsekventas atsaucis.

3.6. Pamattiesības

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

5.1. Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Priekšlikumam pievienots īstenošanas plāns, kurā uzskaitītas vienkāršošanas pasākumu īstenošanai vajadzīgās darbības un norādītas galvenās tehniskās, juridiskās un ar laiku saistītās īstenošanas problēmas.

Ir izstrādāta atbilstīga uzraudzības un ziņošanas kārtība, kas nerada jaunus ziņošanas pienākumus un administratīvos slogus. Galveno informāciju par floti, negadījumiem un atbilstību vāks ar *EMSA* un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas palīdzību un uz Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformas (*EMCIP*) datubāzes pamata. Ņemot vērā to, ka paredzēto *EMSA* īstenošanas apmeklējumu aplēstais pilnais cikls ir 5 gadi, būtu jānosaka ES pasažieru kuģu drošības tiesību aktu izvērtēšanas cikls – ik pēc 7 gadiem.

5.2. Skaidrojošie dokumenti

Skaidrojoši dokumenti nav vajadzīgi, jo vienkāršošanas pasākumi nav būtiski vai sarežģīti.

5.3. Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums

Definīcijas un darbības joma

Direktīvas 2. pants grozīts, lai svītrotu vairākas liekas, nekonsekventas vai nepareizas atsaucis, it sevišķi saistībā ar Kodeksu par nebojāta kuģa noturību (pievienota trūkstošā atsauce), Kodeksu par ātrgaitas kuģiem (atsauce labota), priekšgala augstuma definīciju (svītrotā liekā daļa), ostas teritorijas definīciju (saskaņota ar jūras rajona definīciju), jēdzienu "patvēruma vieta" (svītrots kā lieks jūras rajona definīcijas vienkāršošanas kontekstā), jēdzienu "ostas valsts" (aizstāj jēdzienu "uzņemšanas valsts" Direktīvas 1999/35/EK pārskatīšanas kontekstā) un atzīto organizāciju (atsauce atjaunināta).

Direktīvas 2. pants grozīts arī, lai noteiktu šādas jaunas definīcijas: "tradicionālais kuģis" (pārvietota no 3. panta un atjaunināta, lai ņemtu vērā tradicionālā kuģa definīciju Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK¹⁰), "burukuģis" (jauna definīcija), "atpūtas jahta/kuģis" (pārvietota no 3. panta un papildus saskaņota ar *SOLAS*), "transporta kuteris"

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

(jauna definīcija) un "līdzvērtīgs materiāls" (pārvietota no 1. pielikuma un grozīta, lai precizētu, ka kuģiem, kas būvēti no šādiem materiāliem, jābūt sertificētiem saskaņā ar šo direktīvu).

Direktīvas 3. pants grozīts, lai kuģus, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, izslēgtu no direktīvas darbības jomas, lai no a) un b) apakšpunktiem svītrotu nepareizo atsauci "pasažieru" un lai precizētu, ka direktīva neattiecas uz burukuģiem, transporta kuteriem un SPS kodeksā minētajiem kuģiem (tostarp atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģiem).

Pasažieru kuģu klases un piemērošana

Direktīvas 4. pants grozīts, lai vienkāršotu C un D klases jūras rajonu definīcijas (svītrotas atsauces uz kritērijiem "kur kuģa avārijā cietušas personas var nokļūt krastā" un "attālums no patvēruma vietas") un lai precizētu, ka dalībvalstis nosaka jūras rajonus tā, ka D klases jūras rajona iekšējā robeža ir skaidri nosprausta.

Direktīvas 5. pants grozīts, lai atjauninātu atsauci uz jēdzienu "uzņemšanas valsts" (aizstāts ar jēdzienu "ostas valsts") un lai atjauninātu atsauci uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK¹¹ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/90/ES¹².

Drošības prasības

Direktīvas 6. pants grozīts, lai atjauninātu atsauci uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/15/EK¹³, lai svītrotu c) apakšpunktu, kas atkārtojas, lai atjauninātu atsauci uz jēdzienu "uzņemšanas valsts" (aizstāts ar jēdzienu "ostas valsts"), lai precizētu, ka pārbūves prasību domāts attiecināt uz visiem kuģiem (kad tos pārbūvē par pasažieru kuģiem), ne tikai uz esošiem pasažieru kuģiem (e) apakšpunkts pārvietots uz jaunu 5. punktu), lai svītrotu lieko daļu atsaucē uz DSC kodeksu 4. punkta a) apakšpunkta ceturtajā daļā, lai svītrotu novecojušo f) apakšpunktu un lai iekļautu jaunu piemērošanas datumu kuģiem, kuri pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā būvēti no līdzvērtīga materiāla.

Direktīvas 7. un 8. pants grozīts, lai svītrotu novecojušās daļas.

Papildu drošības prasības, ekvivalenti, atvieglojumi un drošības pasākumi

Direktīvas 9. pants grozīts, lai no 2. punkta svītrotu nepareizo atsauci uz 1. pielikumu un lai vienkāršotu paziņošanu par šajā pantā noteiktajiem pasākumiem, izmantojot šādam nolūkam izveidotu datubāzi.

Komitejas un grozīšanas procedūra

Direktīvas 10. un 11. pants saskaņots ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību attiecībā uz Komisijas pilnvarām pieņemt deleģētos un īstenošanas aktus. Šā paša iemesla dēļ pievienots 10.a pants (deleģēšanas pilnvaru īstenošana).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Direktīva 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK (OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.).

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/15/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV L 131, 28.5.2009., 47. lpp.).

Sertifikāti

Direktīvas 13. pants grozīts, lai precizētu, ka tikai kuģiem, kas atbilst šīs direktīvas prasībām, tiek izsniegts pasažieru kuģa drošības sertifikāts, un lai precizētu, ka šajā sertifikātā jāiekļauj visi 9. pantā noteiktie pasākumi, ne tikai atvieglojumi.

Starptautiskā dimensija

Direktīvas 14. pants grozīts, lai to saskaņotu ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību attiecībā uz ārējo pārstāvību.

Izvērtēšanas noteikumi

Lai precizētu izvērtēšanas noteikumus, pievienots 16.a pants.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**ar ko izdara grozījumus Direktīvā 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁴,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁵,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Lai uzturētu augstu drošības līmeni, ko nodrošina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/45/EK¹⁶ paredzētie kopīgie drošības standarti, un lai saglabātu godīgas konkurences nosacījumus, būtu jāuzlabo minētās direktīvas piemērošana. Direktīva 2009/45/EK būtu jāpiemēro tikai pasažieru kuģiem, kuriem izstrādāti direktīvā noteiktie drošības standarti. Tāpēc no direktīvas darbības jomas būtu jāizslēdz vairāki konkrēti kuģu tipi, piemēram, transporta kuteri, burukuģi vai kuģi, ar kuriem pārvadā apmācītu personālu, kas iesaistīts kuģu vai atkrastes iekārtu darbībā.
- (2) Normatīvās atbilstības programmas (*REFIT*)¹⁷ izpildes gaitā konstatēts, ka ne visas dalībvalstis sertificē alumīnija kuģus saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tā ir izveidojusies neviendabīga situācija, kas traucē īstenot mērķi — sasniegt vienādi augstu drošības līmeni pasažieru vietējos pārvadājumos ar ūdens transportu Savienībā. Lai izvairītos no nevienādas piemērošanas, kam par iemeslu ir direktīvas darbības jomas interpretācija saistībā ar alumīnija kā līdzvērtīga materiāla definēšanu un attiecīgo ugunsdrošības standartu piemērojamību, būtu jāprecizē līdzvērtīga materiāla definīcija.
- (3) Lai uzlabotu juridisko skaidrību un konsekveni, vairākas definīcijas un atsauces būtu jāatjaunina un labāk jāsaprot ar attiecīgajiem starptautiskajiem vai Savienības noteikumiem. Īstenojot šo uzdevumu, būtu īpaši jāgādā par to, lai netiktu mainīta Direktīvas 2009/45/EK pašreizējā darbības joma un direktīvā paredzētais drošības līmenis. Jo īpaši tradicionālā kuģa definīcija būtu labāk jāsaprot ar Eiropas

¹⁴ OV C , , lpp.

¹⁵ OV C , , lpp.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

¹⁷ COM(2015)508.

Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK¹⁸, vienlaikus saglabājot pašreizējos būves gada un materiāla tipa kritērijus. Atpūtas jahtas un atpūtas kuģa definīcija būtu labāk jāsaskaņo ar Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvenciju).

- (4) Ņemot vērā proporcionalitātes principu, pašreizējās preskriptīvās no SOLAS konvencijas izrietošās prasības ir izrādījušās grūti pielāgojamas maziem pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 m. Turklāt mazi kuģi galvenokārt ir būvēti no citiem materiāliem, nevis no tērauda, un tāpēc tikai ļoti ierobežots skaits šādu kuģu ir sertificēti saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tāpēc šādā situācijā, kad nepastāv konkrētas bažas par drošību un direktīvā nav noteikti atbilstoši standarti, kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, būtu jāizslēdz no direktīvas darbības jomas un tiem būtu jāpiemēro īpaši drošības standarti, kurus nosaka dalībvalstis, kas spēj labāk novērtēt tādus vietējos ierobežojumus kuģošanai ar šiem kuģiem kā attālums līdz krastam vai ostai un laika apstākļi.
- (5) Lai vienkāršotu Direktīvā 2009/45/EK noteiktās jūras rajonu definīcijas un pēc iespējas mazāk apgrūtinātu dalībvalstis, būtu jāsvīturo liekie vai neatbilstošie kritēriji. To jūras rajonu definīcijas, kuros drīkst ekspluatēt C un D klases kuģus, būtu jāvienkāršo, svītrojot kritēriju "kur kuģa avārijā cietušas personas var nokļūt krastā" un svītrojot "attālumu no patvēruma vietas" jūras rajonu definēšanas nolūkā, tomēr vienlaikus saglabājot drošības līmeni. Konkrētas krasta līnijas kā patvēruma vietas piemērotība ir dinamisks parametrs, kas dalībvalstīm būtu jānovērtē katrā atsevišķā gadījumā, un visi ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar konkrēta kuģa attālumu no patvēruma vietas, ja tādi ir vajadzīgi, būtu jāatzīmē pasažieru kuģa drošības sertifikātā.
- (6) Lai novērstu neparedzētās negatīvās sekas, kas izriet no pašreizējiem noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbūvētus kravas kuģus nevar uzskatīt par jauniem pasažieru kuģiem, būtu jāprecizē, ka pārbūves prasības attiecas uz visiem kuģiem, ne tikai uz esošiem pasažieru kuģiem.
- (7) Lai uzlabotu pārredzamību un vienkāršotu to, kā dalībvalstis paziņo par atvieglojumiem, ekvivalentiem un papildu drošības pasākumiem, Komisijai šādā nolūkā būtu jāizveido un jāuztur datubāze. Tajā būtu jāietver paziņoto pasākumu projekts un pieņemtā redakcija.
- (8) Ņemot vērā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību ieviestās izmaiņas, Komisijai piešķirtās Direktīvas 2009/45/EK īstenošanas pilnvaras būtu attiecīgi jāatjaunina. Īstenošanas akti būtu jāpieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹⁹.
- (9) Lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā un gūto pieredzi, kā arī lai uzlabotu pārredzamību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu nolūkā izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas starptautisko tiesību instrumentu grozījumus, ja tas ir vajadzīgs, atjaunināt tehniskās prasības un izstrādāt izmantošanas nosacījumus

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

Komisijas uzturētajai datubāzei, kurā saglabā dalībvalstu paziņojumus par atvieglojumiem un izņēmumu pieprasījumus saskaņā ar šo direktīvu. Sevišķi svarīgi ir Komisijai sagatavošanas darba gaitā pienācīgi apspriesties, tostarp ar ekspertiem, un šo apspriešanos īstenot saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu.

- (10) Lai izveidotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasažieru kuģiem, kuri veic reisu no Savienības ostām un uz tām, neatkarīgi no šo reisu veida, Savienības rīcība, kuras mērķis ir paātrināt SJO noteikto darbu SOLAS konvencijas noteikumu pārskatīšanai, būtu jāsaskaņo ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību.
- (11) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras veikto apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, Komisijai Direktīvas 2009/45/EK īstenošana būtu jāizvērtē ne vēlāk kā [septiņus gadus pēc 2. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma] un par to jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.
- (12) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 2009/45/EK,
- IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/45/EK

Direktīvu 2009/45/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 2. pantu groza šādi:
- (a) panta a) punktu aizstāj ar šādu:
- "a) "starptautiskās konvencijas" ir šādas konvencijas un to grozījumi, t.i., to jaunākā redakcija:
- i) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (1974. gada SOLAS konvencija); un
- ii) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi un tās protokoli;"
- (b) panta b) punktu aizstāj ar šādu:
- "b) "Kodekss par nebojāta kuģa noturību" ir "Kodekss par nebojāta kuģa noturību visu veidu kuģiem, uz kuriem attiecas SJO tiesību instrumenti", kas ietverts SJO Asamblejas 1993. gada 4. novembra Rezolūcijā A.749(18), vai "2008. gada Starptautiskais kodekss par nebojāta kuģa noturību", kas ietverts SJO 2008. gada 4. decembra Rezolūcijā MSC.267(85), to jaunākajā redakcijā;"
- (c) panta g) punkta ii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- "ii) to maksimālais ātrums saskaņā ar 1.4.30. punktu 1994. gada Kodeksā par ātrgaitas kuģiem un 1.4.38. punktu 2000. gada Kodeksā par ātrgaitas kuģiem ir mazāks par 20 mezgliem;"
- (d) panta m) punktu aizstāj ar šādu:

- "m) "priekšgala augstums" ir 1966. gada Starptautiskās Konvencijas par kravas zīmi 39. punktā definētais priekšgala augstums;"
- (e) panta r) punktu aizstāj ar šādu:
- "r) "ostas teritorija" ir teritorija, kas nav saskaņā ar 4. panta 2. punktu norādītais dalībvalstu noteiktais jūras rajons un kas plešas līdz pastāvīgo ostas darbu veikšanas tālākajai vietai, veidojot ostas sistēmas neatņemamu daļu, vai līdz dabas ģeogrāfisko pazīmju, kas aizsargā upes grīvu vai līdzīgu aizsargātu teritoriju, noteiktajām robežām;"
- (f) panta s) punktu svīturo;
- (g) panta u) punktu aizstāj ar šādu:
- "u) "ostas valsts" ir dalībvalsts, uz kuras ostu(-ām) vai no kuras ostas(-ām) vietējos reisos veic kuģis, kas kuģo ar karogu, kas nav šīs dalībvalsts karogs;"
- (h) panta v) punktu aizstāj ar šādu:
- "v) "atzīta organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009*;
-
- * Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regula (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.);
- (i) panta y) punktu aizstāj ar šādu:
- "y) "cilvēki ar kustību traucējumiem" ir visi cilvēki, kam ir īpašas grūtības izmantot sabiedrisko transportu, tostarp vecāki cilvēki, invalīdi, cilvēki ar maņu orgānu traucējumiem un cilvēki, kuri izmanto ratiņkrēslus, kā arī grūtnieces un personas ar maziem bērniem;"
- (j) pievieno šādus punktus:
- "z) "burukuģis" ir kuģis, kura kustību nodrošina galvenokārt ar burām, pat tad ja tam ir uzstādīts mehāniskais dzinējs izmantošanai par palīgiekārtu un ārkārtas situācijām;
- za) "līdzvērtīgs materiāls" ir alumīnija sakausējums vai jebkurš cits ugunsdrošs materiāls, kas pēc tam, kad bijis attiecīgi pakļauts standarta uzliesmošanas testam, nodrošinātās izolācijas dēļ saglabā tēraudam līdzvērtīgas strukturālās un integritātes īpašības;
- zb) "standarta uzliesmošanas tests" ir tests, kura laikā attiecīgo starpsienu vai klāju paraugus testēšanas krāsnī pakļauj temperatūrām, kas aptuveni atbilst standarta laika-temperatūras līknei, saskaņā ar testēšanas metodi, kura izklāstīta 2010. gada Starptautiskajā kodeksā par uzliesmošanas testu procedūru piemērošanu, kas ietverts SJO 2010. gada 3. decembra Rezolūcijā MSC.307(88), tā jaunākajā redakcijā;
- zc) "tradicionālais kuģis" ir jebkura veida vēsturisks pasažieru kuģis, kas konstruēts pirms 1965. gada, un šādu kuģu kopijas, kas būvētas galvenokārt no oriģinālajiem materiāliem, ieskaitot tradicionālo amatu un kuģošanas veicināšanai un popularizēšanai paredzētos, kas kopā kalpo kā

dzīvi kultūras pieminekļi, kurus ekspluatē saskaņā ar tradicionālajiem kuģošanas principiem un paņēmieniem;

zd) "atpūtas jahta/kuģis" ir transportlīdzeklis, ar ko nepārvadā kravu un ar ko pārvadā ne vairāk kā 12 pasažierus, un kas nav iesaistīts tirdzniecībā, neatkarīgi no piedziņas līdzekļiem;

ze) "transporta kuteris" ir kuģī pārvadāta laiva, ko izmanto, lai vairāk nekā 12 pasažierus pārvadātu no stāvoša pasažieru kuģa uz krastu un atpakaļ;

zf) "būtiski remontdarbi, pārveidojumi un modifikācijas" ir jebkas no turpmāk norādītā:

— visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa izmēri, piemēram, kuģa pagarināšana, pievienojot jaunu viduskorpusu,

— visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski mainās kuģa pasažierietilpība, piemēram, transportlīdzekļu klājs tiek pārbūvēts par pasažieru telpām,

— visas izmaiņas, kuru rezultātā būtiski pagarinās kuģa ekspluatācijas laiks, piemēram, pasažieru telpu atjaunināšana visā klājā,

— jebkura veida kuģa pārbūve par pasažieru kuģi.";

(2) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

"3. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz turpmāk norādītajiem pasažieru kuģiem, neatkarīgi no to karoga, kad tie veic vietējos reisus:

(a) jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai lielāks;

(b) ātrgaitas pasažieru kuģiem.

Ikviena dalībvalsts kā ostas valsts nodrošina to, ka pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura nav dalībvalsts, pilnībā atbilst šīs direktīvas prasībām, pirms tie var sākt veikt vietējos reisus šajā dalībvalstī.

2. Šī direktīva neattiecas uz:

(a) kuģiem, kas ir:

i) karakuģi vai karaspēka transportkuģi;

ii) burukuģi vai kuģi, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi;

iii) kuģi, kuri nav būvēti no tērauda vai līdzvērtīga materiāla un uz kuriem neattiecas standarti ātrgaitas kuģiem (Rezolūcija MSC36(63) vai MSC.97(73), vai standarti kuģiem ar dinamisko cēlējspēku (Rezolūcija A.373(X));

iv) primitīvas konstrukcijas koka kuģi;

v) tradicionālie kuģi;

vi) atpūtas jahtas;

vii) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās;

- viii) kuģi, kuri minēti I nodaļas 1.2.3. punktā Kodeksā par drošību uz kuģiem, kas paredzēti īpašiem nolūkiem, 2008. gada 13. maija SJO Rezolūcijā MSC.266(84)) tās jaunākajā redakcijā; vai
- ix) transporta kuteri;
- (b) ātrgaitas kuģiem, kas ir:
 - i) karakuģi vai karaspēka transportkuģi;
 - ii) atpūtas kuģi;
 - iii) kuģi, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās; vai
 - iv) kuģi, kuri minēti I nodaļas 1.2.3. punktā Kodeksā par drošību uz kuģiem, kas paredzēti īpašiem nolūkiem, 2008. gada 13. maija SJO Rezolūcijā MSC.266(84)) tās jaunākajā redakcijā.";
- (3) direktīvas 4. pantu groza šādi:
 - (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Saskaņā ar jūras rajonu, kurā tie darbojas, pasažieru kuģus iedala šādās klasēs:

"A klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus, kuri nav B, C un D klases reisi.
"B klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus, kuru laikā tas nevienā brīdī neatrodas tālāk kā 20 jūdzes no krasta līnijas, kur ir vidējs plūdmaiņu augstums.
"C klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus jūras rajonos, kur varbūtība, ka viļņu augstums var pārsniegt nozīmīgo viļņu augstumu 2,5 metri, ir mazāka nekā 10 % vienā gadā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo visu gadu, vai īpašā ierobežotā gada laikposmā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo vienīgi šādā laikposmā (piemēram, vasaras kuģošanas sezonā), un kas šo reisu laikā nevienā brīdī neatrodas tālāk kā 5 jūdzes no krasta līnijas, kur ir vidējs plūdmaiņu augstums.
"D klase"	Pasažieru kuģis, kas veic vietējos reisus jūras rajonos, kur varbūtība, ka viļņu augstums var pārsniegt nozīmīgo viļņu augstumu 1,5 metri, ir mazāka nekā 10 % vienā gadā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo visu gadu, vai īpašā ierobežotā gada laikposmā attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo vienīgi šādā laikposmā (piemēram, vasaras kuģošanas sezonā), un kas šo reisu laikā nevienā brīdī neatrodas tālāk kā 3 jūdzes no krasta līnijas, kur ir vidējs plūdmaiņu augstums.

";

- (b) panta 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) izveido un vajadzības gadījumā atjaunina tās jurisdikcijā esošo jūras rajonu sarakstu, nospraužot iekšējo robežu jūras rajonam, kurā var darboties D klases kuģi, robežas zonām, kurās tiek kuģots visu gadu un, attiecīgā gadījumā, kurās ierobežotā laikposmā tiek kuģots ar noteiktu klašu kuģiem, pamatojoties uz 1. punktā noteiktajiem kuģu klašu kritērijiem;"

(4) direktīvas 5. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

"Ikviens dalībvalsts, rīkojoties ostas valsts statusā, atzīst ātrgaitas kuģa drošības sertifikātu un darbības atļaujas dokumentu, ko cita dalībvalsts izsniegusi ātrgaitas pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reisus, vai 13. pantā minēto pasažieru kuģa drošības sertifikātu, ko cita dalībvalsts izsniegusi pasažieru kuģiem, kuri veic vietējos reisus.";

(b) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

"3. Ostas valsts var pārbaudīt pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic vietējos reisus, un revidēt tā dokumentāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK* noteikumiem.

4. Kuģu aprīkojumu, kas atbilst saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/90/ES** noteiktajām prasībām, uzskata par atbilstīgu saskaņā ar šo direktīvu noteiktajām prasībām.

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

** Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija Direktīva 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK (OV L 257, 28.8.2014., 146. lpp.).";

(5) direktīvas 6. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu groza šādi:

i) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) korpusa, galveno un palīgmehānismu, elektrisko un automātisko iekārtu konstrukcija un tehniskā apkope atbilst klasifikācijas standartiem, kas norādīti atzītas organizācijas noteikumos vai līdzvērtīgos noteikumos, ko administrācija izmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/15/EK* 11. panta 2. punktu;

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/15/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV L 131, 28.5.2009., 47. lpp.).";

ii) punkta c) apakšpunktu svītrot;

(b) panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) punktu svītrot;

(c) panta 3. punktu groza šādi:

i) punkta c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

"c) esošie C un D klases pasažieru kuģi atbilst šajā direktīvā paredzētajām attiecīgajām īpašajām prasībām un – attiecībā uz jautājumiem, uz ko šādas prasības neattiecas – karoga valsts administrācijas paredzētiem noteikumiem; šādi noteikumi paredz drošības līmeni, kas ir līdzvērtīgs I pielikuma II-1. un II-2. nodaļā minētajam drošības līmenim, ņemot vērā vietējās darbības īpašos apstākļus, kas attiecas uz jūras rajoniem, kuros var darboties šādu klašu kuģi;

pirms esošie C un D klases pasažieru kuģi var uzsākt veikt regulārus vietējos reisos ostas valstī, karoga valsts administrācija panāk vienošanos ar ostas valsti par šādiem noteikumiem;

d) ja dalībvalsts uzskata, ka noteikumi, ko ostas valsts administrācija paredz saskaņā ar šā punkta c) apakšpunktu, ir nepamatoti, tā nekavējoties dara to zināmu Komisijai. Komisija, pieņemot īstenošanas aktu, lemj par to, vai ostas valsts administrācijas paredzētie noteikumi ir pamatoti. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.";

ii) punkta e) un f) apakšpunktu svītros;

(d) panta 4. punktu groza šādi:

i) punkta a) apakšpunkta trešo ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— tie pilnībā atbilst prasībām, kas noteiktas Kodeksā par drošību uz kuģiem ar dinamisko cēlējspēku (*DSC* kodeksā), SJO Rezolūcijā A.373(10)) tās jaunākajā redakcijā;"

ii) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) ātrgaitas pasažieru kuģu un to aprīkojuma konstrukcija un tehniskā apkope atbilst atzītas organizācijas noteikumiem par ātrgaitas kuģu klasifikāciju vai līdzvērtīgiem noteikumiem, ko administrācija izmanto saskaņā ar Direktīvas 2009/15/EK 11. panta 2. punktu.";

(e) pievieno šādu 5. un 6. punktu:

"5. Jaunu un esošu kuģu būtiski remontdarbi, pārveidojumi un modifikācijas un ar tiem saistītā aprīkojuma uzstādīšana atbilst 2. punkta a) apakšpunktā paredzētajām prasībām jauniem kuģiem; kuģa pārveidojumus, kas paredzēti vienīgi, lai sasniegtu augstāku ilgzināšanas standartu, neuzskata par būtiskiem pārveidojumiem.

6. Kuģu, kuri pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā būvēti no līdzvērtīga materiāla, atbilstību tās prasībām nodrošina vēlākais [5 gadus pēc 2. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma].";

(6) direktīvas 7. panta 2. punktu svītros;

(7) direktīvas 8. pantu groza šādi:

(a) panta 3. punkta otro daļu svītros;

(b) panta 4. punktu svītros;

(8) direktīvas 9. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Saskaņā ar 4. punktā paredzēto procedūru dalībvalsts var pieņemt pasākumus, kas pieļauj ekvivalentus dažām konkrētām šīs direktīvas prasībām, ar nosacījumu, ka šādi ekvivalenti ir vismaz tikpat iedarbīgi kā minētās prasības.";

(b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Dalībvalsts, kas izmanto 1., 2. vai 3. punktu, rīkojas saskaņā ar šā punkta otro līdz piekto daļu.

Dalībvalsts paziņo Komisijai par pasākumiem, ko tā plāno pieņemt, tostarp konkrētus datus tiktāl, ciktāl tas vajadzīgs, lai apliecinātu atbilstoša drošības līmeņa uzturēšanu.

Ja sešu mēnešu laikā no paziņojuma sniegšanas dienas Komisija, pieņemot īstenošanas aktu, nolemj, ka ierosinātie pasākumi nav pamatoti, minētajai dalībvalstij prasa grozīt vai nepieņemt ierosinātos pasākumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Pieņemtos pasākumus izklāsta attiecīgajos valsts tiesību aktos un paziņo Komisijai un citām dalībvalstīm.

Otrajā un ceturtajā daļā minētos pasākumus paziņo, izmantojot datubāzi, ko šādā nolūkā izveido un uztur Komisija. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus par šīs datubāzes pieejamības nosacījumiem.";

(c) panta 5. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) Komisija, pieņemot īstenošanas aktu, lemj par to, vai dalībvalsts lēmums apturēt šāda kuģa darbību vai paredzēt papildu drošības pasākumus ir pamatots ar nopietnu dzīvības vai īpašuma drošības, vai vides apdraudējumu, un, ja darbības apturēšana vai pasākumi nav pamatoti, attiecīgajai dalībvalstij prasa atsaukt šo darbības apturēšanu vai minētos pasākumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.";

(9) direktīvas 10. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"d) īpašās atsauces uz starptautiskajām konvencijām un SJO rezolūcijām, kas minētas 2. panta g), m) un q) apakšpunktā, 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā, 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 6. panta 2. punkta b) apakšpunktā.";

(b) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

"3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus, lai pieņemtu šā panta 1. un 2. punktā minētos grozījumus.

4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko šo direktīvu groza, lai no tās darbības jomas izslēgtu jebkuru 2. pantā minēto starptautisko tiesību instrumentu grozījumu tikai tad, ja, pamatojoties uz Komisijas izvērtējumu, konstatēts nepārprotams risks, ka starptautiskā tiesību instrumenta grozījums pazeminās kuģošanas

drošības, kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas vai sadzīves un darba apstākļu aizsardzības uz kuģiem standartu, kas noteikts Savienības jūrlietu tiesību aktos, vai būs nesaderīgs ar minētajiem tiesību aktiem.";

(10) iekļauj šādu 10.a pantu:

"10.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 9. panta 4. punktā un 10. panta 3. un 4. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt 9. panta 4. punktā un 10. panta 3. un 4. punktā minētos deleģētos aktus uz nenoteiktu laiku no [šīs regulas spēkā stāšanās datums].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 9. panta 4. punktā un 10. panta 3. un 4. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 9. panta 4. punktu un 10. panta 3. un 4. punktu pieņemtais deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.
7. Deleģēto aktu, ar ko no šīs direktīvas darbības jomas izslēdz jebkuru starptautisko tiesību instrumentu grozījumu saskaņā ar 10. panta 4. punktu, pieņem vismaz trīs mēnešus, pirms beidzies starptautiski noteiktais laikposms attiecīgā grozījuma pieņemšanai klusējot vai pirms minētā grozījuma paredzētā spēkā stāšanās datuma. Laikposmā pirms šāda deleģētā akta stāšanās spēkā dalībvalstis atturas no jebkādam iniciatīvām, kuru nolūks ir iestrādāt grozījumu valsts tiesību aktos vai piemērot attiecīgo starptautiskā tiesību instrumenta grozījumu.";

(11) direktīvas 11. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011* 5. pantu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).";

(b) panta 3. punktu svītrot;

- (12) direktīvas 12. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- "1. Visiem pasažieru kuģiem karoga valsts administrācija veic a) līdz c) apakšpunktā minētos apsekojumus:
- a) sākotnējais apsekojums pirms kuģa nodošanas ekspluatācijā;
- b) periodisks apsekojums reizi 12 mēnešos; un
- c) papildu apsekojumi attiecīgā gadījumā.";
- (b) panta 2. punktu svītrot;
- (13) direktīvas 13. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- "1. Visiem jauniem un esošiem pasažieru kuģiem, kas atbilst šīs direktīvas prasībām, tiek izsniegts pasažieru kuģa drošības sertifikāts saskaņā ar šo direktīvu. Sertifikāta forma ir tāda, kā noteikts II pielikumā. Šo sertifikātu izdod karoga valsts administrācija pēc tam, kad ir veikts sākotnējais apsekojums, kā paredzēts 12. panta 1. punkta a) apakšpunktā.";
- (b) panta 3. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:
- "Pirms karoga valsts administrācija izdod darbības atļaujas dokumentu ātrgaitas pasažieru kuģim, kas veic vietējos reisus ostas valstī, tā vienojas ar ostas valsti par visiem darbības nosacījumiem, kas saistīti ar kuģa darbību šajā valstī. Šādus nosacījumus karoga valsts administrācija norāda darbības atļaujas dokumentā.";
- (c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:
- "4. Papildu drošības pasākumus, ekvivalentus un atvieglojumus, kas kuģiem noteikti saskaņā ar 9. panta 1. līdz 3. punktu, norāda kuģa sertifikātā.";
- (14) direktīvas 14. pantu aizstāj ar šādu:

"14. pants

1974. gada SOLAS konvencijas noteikumi

1. Attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, Savienība iesniedz SJO priekšlikumus, kuru mērķis ir veicināt darbu, kas patlaban notiek SJO nolūkā pārskatīt 1974. gada SOLAS konvencijas jaunākās redakcijas noteikumus, kas ietver administrācijas ziņā atstātos jautājumus, lai izveidotu minēto noteikumu saskaņotu interpretāciju un pieņemtu to attiecīgus grozījumus.
2. Priekšlikumus, kas minēti 1. punktā, iesniedz SJO, pamatojoties uz I pielikumā paredzētajiem saskaņotajiem noteikumiem.";
- (15) iekļauj šādu 16.a pantu:

"16.a pants

Pārskatīšana

Komisija izvērtē šīs direktīvas īstenošanu un izvērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ne vēlāk kā [septiņus gadus pēc 2. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma].";

(16) direktīvas I pielikumu groza šādi:

(a) II-2. nodaļas A daļas 13.1. punkta sesto teikumu aizstāj ar šādu:

"Ja kuģis veic vietējos reisos citā dalībvalstī, pievieno tulkojumu šīs ostas valsts oficiālajā valodā, ja tā nav angļu vai franču valoda.";

(b) III nodaļas 2. punkta tabulas 1. zemspēķa piezīmes pirmās daļas ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"Glābšanas līdzekļi var būt glābšanas laivas vai glābšanas plosti, vai to kombinācija atbilstoši III/2.2. noteikuma prasībām. Pamatojoties uz to, ka reisos veic piekrastes ūdeņos un/vai kuģa ekspluatācijas teritorijas labvēlīgos klimatiskos apstākļus, un ja ostas dalībvalsts neiebilst, karoga valsts administrācija, ievērojot ieteikumus, kas ietverti SJO MSC/Circ.1046, var akceptēt turpmāk minēto:".

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā [12 mēneši pēc direktīvas stāšanās spēkā] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Tās piemēro minētos noteikumus no [12 mēneši pēc stāšanās spēkā].

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*