

Briselē, 6.6.2016.
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas
ekspluatācijas inspekciju sistēmu, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas
2009/16/EK par ostas valsts kontroli grozīšanu un Padomes Direktīvas 1999/35/EK
atcelšanu**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Atbilstoši Komisijas *REFIT* un labāka regulējuma programmai un kā tūlītējus turpmākus pasākumus pēc ES tiesību aktu pasažieru kuģu drošības jomā atbilstības pārbaudes¹ Komisija ierosina priekšlikumu kopumu, lai izmantotu identificēto vienkāršošanas potenciālu.

Šīs pārskatīšanas mērķi ir vienkāršot un racionalizēt spēkā esošo ES tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā, lai: i) saglabātu ES noteikumus, ja tas ir nepieciešams un ir samērīgi, ii) nodrošinātu to pareizu īstenošanu, un iii) novērstu pienākumu iespējamu pārklāšanos un iespējamās pretrunas saistītu tiesību aktu starpā. Vispārējais mērķis ir nodrošināt skaidru, vienkāršu un aktuālu tiesisko regulējumu, kuru ir vienkāršāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt, tādējādi paaugstinot vispārējo drošības līmeni.

Padomes Direktīvā 1999/35/EK² paredzētas vairāku veidu inspekcijas, kuru laikā pārbauda konkrētas Ro-Ro prāmju un ātrgaitas kuģu (*HSC*) drošības īpašības. Šīs inspekcijas attiecas uz īpašiem riskiem, kas saistīti ar nedalītiem transportlīdzekļu klājiem, kuri rada ievainojamības stabilitātes un ugunsdrošības jomās, ļoti intensīvu kustību grafiku, kravas pārvietošanās riskiem, ūdens necaurlaidības jautājumiem, paceļamām rampām un nolietojumu.

Neraugoties uz to, ka šiem kuģiem joprojām ir nepieciešams īpašs inspekciju režīms, minētās direktīvas prasības vairs neatbilst reālajai situācijai. Šābrīža situācija ievērojami atšķiras no tās, kas pastāvēja pirms gandrīz 20 gadiem, kad tika pieņemta Direktīva 1999/35/EK. Tolaik ES bija 15 dalībvalstis un pastāvēja ievērojams skaits regulāru Ro-Pax un *HSC* kuģu līniju starp ES un trešām valstīm. Turklāt kopš tā laika ir pastiprināts ostas valsts kontroles režīms, jo īpaši pēc tam, kad stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK³, ar ko izveidoja uz risku balstītu inspekciju režīmu un dalībvalstīm noteica veicamo inspekciju minimālo skaitu uz augsta riska kuģiem.

Šobrīd lielākā daļa dalībvalstu dažas Direktīvā 1999/35/EK prasītās inspekcijas apvieno vai aizstāj ar karoga valsts apsekojumiem vai ostas valsts kontroles inspekcijām. Ņemot vērā to, ka šo inspekciju tvērums atšķiras un tiesību akti pārklājas, minētā prakse šīs direktīvas īstenošanu un izpildi padara problemātisku. Jo īpaši tāpēc, ka tiesiskais regulējums ļauj ostas valsts kontroles inspekciju aizstāt ar Direktīvas 1999/35/EK apsekojumu. Tomēr, ņemot vērā to, ka Direktīvas 1999/35/EK apsekojuma tvērums neietver visus tos elementus, ko ietver ostas valsts kontrole, šī pārklāšanās faktiski veido regulējuma trūkumu.

Tāpēc tiek ierosināts atjaunināt, precizēt un vienkāršot spēkā esošās Ro-Ro prāmju un *HSC* apsekojuma prasības, saglabājot to pašu drošības līmeni un galvenos izpildes mehānismus. Ierosinājums pilnībā atbilst Komisijas *REFIT* programmai, un tā mērķis ir turpināt racionalizēt valstu administrāciju veiktās inspekcijas un pagarināt kuģa komerciālās izmantošanas laiku.

¹ Pārbaudes rezultāti Eiropas Parlamentam un Padomei tika paziņoti 2015. gada 16. oktobrī (COM(2015)508).

² 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.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

Tāpēc, lai nodrošinātu skaidrību un saskanību, ar šo priekšlikumu tiek atcelta spēkā esošā direktīva, un tā tiek aizstāta ar jaunu. Priekšlikumā ir ietvertas arī papildu izmaiņas Direktīvā 2009/16/EK.

1.2. Atbilstība spēkā esošajiem noteikumiem politikas jomā

Priekšlikums pilnībā atbilst vienkāršošanas priekšlikumiem, ar kuriem groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK⁴ un Padomes Direktīvu 98/41/EK⁵. Priekšlikums nodrošina atbilstību Direktīvai 2009/16/EK, veicot tajā papildu izmaiņas. Šīs papildu izmaiņas ir tikai tādas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu saskanību ar šo priekšlikumu, un tās nekādi neietekmē gaidāmo Direktīvas 2009/16/EK izvērtējumu. Priekšlikums pilnībā saskan ar atbilstības pārbaudes ieteikumiem un 2011. gada Balto grāmatu par transporta nākotni⁶, kurā ir atzīta nepieciešamība modernizēt spēkā esošo ES tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā.

1.3. Atbilstība citām ES politikas jomām

Ar šo priekšlikumu tiek īstenota Komisijas labāka regulējuma programma, nodrošinot, ka spēkā esošie tiesību akti ir vienkārši un skaidri, nerada nevajadzīgu slogu un iet kopsolī ar politisko, sabiedrisko un tehnoloģisko attīstību. Tas sekmē arī 2018. gada jūras transporta stratēģijas⁷ mērķu sasniegšanu, nodrošinot kvalitatīvus prāmju pakalpojumus regulāros pasažieru pārvadājumos ES iekšienē.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

2.1. Juridiskais pamats

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

2.2. Subsidiaritāte

Pēc dalībvalstu pieprasījuma⁸ ES tiesību akti pasažieru kuģu drošības jomā tika sagatavoti un veidoti, galvenokārt balstoties uz starptautiskām prasībām un reaģējot uz vairākiem lieliem negadījumiem (piem., negadījumiem ar *Herald of Free Enterprise* un *Estonia*). Uz lielāko daļu dalībvalstu tie attiecas gan kā uz karoga valstīm, gan kā ostas valstīm.

Lai gan ES līmenī ir pieņemti kopīgi noteikumi par pasažieru kuģiem, tostarp Ro-Ro prāmjiem un HSC, kas veic vietējus reisus, attiecībā uz starptautiskiem reisiem, uz kuriem attiecas starptautiskās konvencijas, šādu noteikumu nav. Starptautiskās konvencijas pieļauj ievērojamas atkāpes iespējas un atšķirīgas drošības standartu interpretācijas. Pasažieriem, kas

⁴ 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.).

⁵ 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.).

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).

⁸ Padomes 1994. gada 22. decembra Rezolūcija par Ro-Ro pasažieru prāmju drošību, (94/C 379/05), OV C 379, 31.12.1994., 8. lpp.

ceļo ES, ir tiesības sagaidīt, ka neatkarīgi no izmantotā kuģa vai pakalpojuma veida tiks nodrošināts vienāds drošības līmenis.

Tā kā starptautiskā līmenī nav izpildes mehānismu, ES apsekojumu režīms, ko piemēro gan vietējiem, gan starptautiskiem pasažieru kuģiem, joprojām ir priekšnoteikums tam, lai uz pasažieru kuģiem uzturētu augstus cilvēku dzīvības aizsardzības standartus un novērstu standartiem neatbilstīgu kuģošanu. Minētais režīms garantē arī to, ka ES ūdeņos visu operatoru starpā ir līdzvērtīga konkurence neatkarīgi no valstspiederības vai no karoga, ar kuru to kuģi kuģo, un neatkarīgi no tā, vai tie ir starptautiski vai vietēji reisi. Tāpēc saskaņotus nosacījumus Ro-Ro prāmju un HSC satiksmei uz un no ES ostām, kā arī vienādu drošības līmeni nevarētu sasniegt ar vienpusēju darbību dalībvalstu līmenī.

2.3. Proporcionalitāte

Ņemot vērā jaunākos tehnoloģiju sasniegumus un tiesiskā regulējuma tendences, priekšlikums precizēt spēkā esošās prasības, novērst pārklāšanos un svītrot novecojušus jēdzienus tiek uzskatīts par vienīgo proporcionālo un atbilstošo risinājumu. Tādējādi tiek nodrošināts, ka pašreizējais augstais drošības līmenis netiek pazemināts, un tiek ļauts labāk izmantot resursus, labāk orientēties uz mērķi un noteikt skaidrākas drošības prasības.

Saskaņā ar proporcionalitātes principu direktīvu joprojām uzskata par vispiemērotāko veidu izvirzīto mērķu sasniegšanai. Ar to nosaka vispārīgos principus un saskaņotu drošības līmeni, kā arī nodrošina noteikumu izpildi, bet katrai dalībvalstij ļauj izvēlēties piemērojamās praktiskās un tehniskās procedūras. Tādējādi katras dalībvalsts ziņā tiek atstāta tādu īstenošanas instrumentu izvēle, kas tās iekšējai sistēmai ir vispiemērotākie. Ar direktīvu nodrošina arī to, ka šā priekšlikuma vienkāršošanas mērķis tiek sasniegts maksimāli iespējamā apmērā.

2.4. Instrumenta izvēle

Lai nodrošinātu skaidru un saskaņotu tiesību aktu izstrādi, par vispiemērotāko risinājumu tika atzīts priekšlikums jaunai direktīvai, ar ko aizstāj spēkā esošo direktīvu. Alternatīvs risinājums – izstrādāt priekšlikumu spēkā esošās direktīvas grozījumu kopumam, tika noraidīts sakarā ar spēkā esošajā direktīvā veicamo izmaiņu ievērojamo skaitu un veidu.

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

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

Atbilstības pārbaudes rezultāti liecina, ka ES tiesību aktu pasažieru kuģu drošības jomā galvenie mērķi, kas saistīti ar pasažieru drošību un iekšējo tirgu, kopumā tiek sasniegti un tiem joprojām ir liela nozīme. Ar ES tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā ES pasažieru kuģiem tika izveidots vienāds drošības līmenis un vienlīdzīgi konkurences apstākļi operatoru starpā, kā arī palielinājās kuģu nodošanu skaits dalībvalstu starpā. Atbilstības pārbaudes rezultāti liecina arī, ka ir iespējas vēl vairāk uzlabot drošības līmeni, kā arī dažu reglamentējošo prasību efektivitāti un proporcionalitāti. Attiecībā uz vairākām jomām ir ieteikts vienkāršot, precizēt un atcelt vairākas pārprotamas, novecojušas vai pārklājošas prasības:

- (a) novērst īpašo apsekojumu atbilstoši Direktīvai 1999/35/EK un Direktīvas 2009/16/EK 14. pantā un Komisijas Regulā (ES) Nr. 428/2010 paredzēto paplašināto inspekciju pārklāšanos;

- (b) novērst īpašo apsekojumu atbilstoši Direktīvai 1999/35/EK un Direktīvā 2009/21/EK (attiecībā uz starptautiskiem reisiem) un Direktīvā 2009/45/EK (attiecībā uz vietējiem reisiem) paredzēto ikgadējo karoga valsts apsekojumu pārklāšanos;
- (c) svītrot lieko "uzņemšanas valsts" jēdzienu, kas noteikts Direktīvā 1999/35/EK (saglabājot kopīgu pārbaūžu iespēju), un terminu "apsekojums" aizstāt ar terminu "inspekcija";
- (d) precizēt, ka laikposms starp divām gadskārtējām Ro-Pax kuģu inspekcijām, kas noteiktas Direktīvā 1999/35/EK un kam jānotiek regulāri, ir seši mēneši.

3.2. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Ņemot vērā plānoto priekšlikumu tehnisko raksturu, kā atbilstošākais instruments tika izvēlēta mērķorientēta apspriešanās. Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas ietvaros notika apspriešanās ar valstu ekspertiem. Tika rīkots darbseminārs, kurā piedalījies tika aicinātas dalībvalstis, kā arī nozares un pasažieru asociācijas. Plānotos pasākumus prezentēja vairākās sanāksmēs. Turklāt vietnē *Europa* publicētajā ceļvedī⁹ visām ieinteresētajām personām bija iespēja sniegt atsauksmes, izmantojot tiešsaistes aptauju.

Apspriešanās kopsavilkums, kā arī sīki izklāstītas atbildes uz piezīmēm, kas tika izteiktas apspriešanās laikā, ir sniegtas dienestu darba dokumentā, kas pievienots priekšlikumam. Plānotos vienkāršošanas pasākumus atbalstīja lielākā daļa valstu ekspertu, lai gan tika izteiktas vairākas piezīmes attiecībā uz precīzu dažu priekšlikumu formulējumu. Tāpēc visi ieteikumi tika rūpīgi pārskatīti, un priekšlikumi tika attiecīgi grozīti. Turklāt daži eksperti izvirzīja jautājumus attiecībā uz praktiskiem un tehniskiem īstenošanas aspektiem, šie aspekti ir apskatīti dienestu darba dokumentā, kas pievienots priekšlikumam, un integrēti īstenošanas plānā.

Nozares ieinteresētās personas uzstāja, ka spēkā esošā tiesiskā regulējuma pamatprincipiem jāpaliek nemainīgiem, bet pasažieru asociācija aicināja paaugstināt drošības līmeni un brīdināja par tā pazemināšanos. Tāpēc ar priekšlikumu tiek nodrošināts, ka tiek saglabāts spēkā esošais drošības līmenis un tiktāl, ciktāl tas vienkāršošanas ietvaros ir iespējams, – paaugstināts (piemēram, precizējot, ka spēkā esošajā direktīvā paredzētās divas gadskārtējās inspekcijas jāveic ik pēc sešiem mēnešiem).

3.3. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Šis pārskats galvenokārt balstās uz datiem, kas iegūti atbilstības pārbaudes laikā un izklāstīti Komisijas dienestu darba dokumentā *"Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check"*, kas pieņemts 2015. gada 16. oktobrī¹⁰.

Papildus šiem datiem un atbilstības pārbaudes laikā notikušajai apspriešanai šā vienkāršošanas priekšlikuma sagatavošana radīja vajadzību pēc tehnisko un juridisko ekspertu ieguldījuma saistībā ar tehnisko definīciju precīzu formulējumu un skaidru tiesību aktu izstrādi. Šāda veida zinātība sadarbībā ar Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA) un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupu tika rasta, izmantojot iekšējos resursus. Informācija par to ir ietverta dienestu darba dokumentā, kas pievienots priekšlikumam.

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

¹⁰ SWD(2015)197.

3.4. Ietekmes novērtējums

Priekšlikums ir tūlītējs turpmāks pasākums pēc atbilstības pārbaudes, kurā identificēja vienkāršojamos jautājumus un novērtēja vienkāršošanas potenciālu. Kā norādīts ceļvedī, nav sagaidāms, ka plānotie pasākumi radīs ievērojamu ietekmi (t. i., neskaitot tādu ietekmi, kas ir neizmērāma, piemēram, juridiskā skaidrība, noteiktība vai vienkāršība), vai arī nav apzināti būtiski atšķirīgi risinājumi. Ievērojot Komisijas labāka regulējuma pamatnostādnes, visaptverošs ietekmes novērtējums veikts netika.

Tomēr vienkāršošanas priekšlikumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā atgādināti atbilstības pārbaudes ieteikumi un izskaidrots ierosināto risinājumu pamatojums no tehniskās un juridiskās perspektīvas. Tajā ietverts tās apspriešanās ar ieinteresētajām personām kopsavilkums, kas veikta šīs iniciatīvas pamatošanas vajadzībām, un atsauksmes par minēto apspriešanos. Arī īstenošanas plāns ir pievienots.

3.5. Normatīvā atbilstība un vienkāršošana

Šā priekšlikuma galvenais mērķis ir nodrošināt, ka spēkā esošie tiesību akti atbilst paredzētajam mērķim. Tā vienkāršošanas potenciālu galvenokārt veido neizmērāma ietekme, piemēram, juridiskā skaidrība, noteiktība un vienkāršība. Galvenais kvantitatīvais elements attiecas uz īpašo apsekojumu saskaņā ar spēkā esošo direktīvu, paplašināto ostas valsts kontroles inspekciju un ikgadējo karoga valsts apsekojumu pārklāšanās un nekonsekvenču novēršanu. Sagaidāms, ka plānotā vienkāršošana ne tikai novērsīs konstatēto regulējuma trūkumu, bet arī turpinās racionalizēt valstu administrāciju veiktās inspekcijas un pagarinās kuģa komerciālās izmantošanas laiku.

Maksimālais apvienošanas potenciāls tiek lēsts EUR 900 000 apmērā (t. i. katru gadu saskaņā ar šo direktīvu visā ES veicamo atsevišķo apsekojumu skaita samazināšana par 670 apsekojumiem, ja turpina ekspluatēt šobrīd ekspluatācijā esošos kuģus); daļa jau ir praktiski īstenota, apvienojot dažāda veida inspekcijas. Līdztekus šīm finansiālajām aplēsēm visām ieinteresētajām personām ir ievērojams slogs, kas saistīts ar šo inspekciju režīmu sarežģītību, prasībām, kas pārklājas, kas izkaisītas pa dažādiem tiesību aktiem un kas izteiktas ar dažādiem termiņiem u. c. Šie apstākļi īstenošanu, uzraudzību un izpildi visām iesaistītajām pusēm padara nevajadzīgi apgrūtināšu.

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

Ir noteikta piemērota uzraudzības un ziņošanas kārtība, neradot jaunus ziņošanas pienākumus un administratīvo slogu. Pamatinformācija par floti, negadījumiem un noteikumu ievērošanu tiks vākta ar EMSA un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas palīdzību un izmantojot

inspekciju datubāzi (*THETIS*) un Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformas (*EMCIP*) datubāzi. Ņemot vērā to, ka pilns aplēstais plānoto *EMSA* īstenošanas apmeklējumu cikls ir 5 gadi, ES tiesību aktu pasažieru kuģu drošības jomā izvērtējums būtu jāveic reizi 7 gados.

5.2. Skaidrojošie dokumenti

Skaidrojošie dokumenti nav nepieciešami, jo vienkāršošanas pasākumi nav ne ievērojami, ne sarežģīti.

5.3. Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums

Darbības joma un definīcijas

Ar 1. pantu nosaka direktīvas darbības jomu un izslēdz no tās kuģus, kuriem veic ostas valsts kontroles inspekcijas saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK. Līdz ar to direktīvas darbības joma attiecas tikai uz kuģiem, kas nodrošina regulāru Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu satiksmi starp vienas dalībvalsts ostām vai starp ostu dalībvalstī un ostu trešā valstī, ja kuģim ir attiecīgās dalībvalsts karogs.

Ar 2. pantu tiek svītrotas vairākas liekas definīcijas un atsauces, piemēram, "pasažieris", "uzņemšanas valsts", "starptautiski reisi", "atbrīvojuma sertifikāts". Ar to tiek svītrotas arī atsauce uz jūras negadījumu izmeklēšanu, uz ko tagad attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK¹¹. Tiek atjauninātas vairāku citu jēdzienu definīcijas, lai ņemtu vērā tiesību aktu izmaiņas ES vai starptautiskā līmenī (SJO) un lai nodrošinātu, ka definīcijas tiek saskaņotas ar tām definīcijām, kas ir atrodamas Direktīvā 2009/16/EK.

Inspekcijas pirms darbības uzsākšanas

Priekšlikuma 3. un 4. pantā paredzēta sistēma inspekciju veikšanai uz kuģa (nevis sabiedrībā) pirms regulāru reisu uzsākšanas. Uz kuģa jāveic inspekcija saskaņā ar II pielikumu, kā arī jāpārbauda vairāki I pielikumā noteikti drošības pārvaldības punkti. Priekšlikuma 4. pantā paredzēta situācija, kad uz kuģa nesen ir veikta inspekcija vai kad kuģis tiek pārvietots no viena reisa uz citu reisu ar līdzīgām iezīmēm. Visā tekstā vārda "apsekojumi" vietā tiek lietots vārds "inspekcijas", kas precīzāk atspoguļo reglamentēto darbību veidu.

Regulāras inspekcijas, inspekciju ziņojumi, atiešanas aizliegumi, apstrīdēšana un izmaksas

Priekšlikuma 5. pantā noteikts, ka kuģus, kas ietilpst direktīvas darbības jomā, inspicē divreiz gadā, ievērojot noteiktu starplaiku starp inspekcijām, un ka vienai no šīm inspekcijām vajadzētu būt inspekcijai kārtējā reisa laikā. Minētajā pantā ir paredzēts, ka dalībvalsts pēc izvēles šo inspekciju var apvienot ar karoga valsts apsekojumu, kas reizi gadā būtu jāveic katram kuģim. Tā rezultātā būtu jāsamazinās administrācijai un kuģa operatoram radītajam slogam.

Priekšlikuma 6., 7., 8., 9., 10. un 11. pantā paredzētie noteikumi par inspekciju ziņojumiem, atiešanas aizliegumiem, apstrīdēšanām, izmaksām, inspekciju datubāzi un sankcijām tiek saskaņoti ar Direktīvā 2009/16/EK paredzētajiem noteikumiem. Lai gan Direktīvā 2009/16/EK nav paredzēts atiešanas aizliegums, tas saskaņojas ar aizturēšanas pavēli ostas valsts kontroles ietvaros.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē (OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.).

Grozījumu procedūra

Priekšlikuma 12. un 13. pants tiek saskaņots ar Līguma par Eiropas Savienības darbību noteikumiem attiecībā uz Komisijas pilnvaru īstenošanu saistībā ar deleģētiem aktiem.

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Lai nodrošinātu, ka tiek saglabāts pašreizējais Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju saturs un biežums, 14. pantā paredzēti papildu grozījumi Direktīvā 2009/16/EK.

Atcelšana

Priekšlikuma 15. pantā noteikts, ka Direktīva 1999/35/EK ir atcelta, un tajā ietverta atsauce uz attiecīgo IV pielikumā ietverto atbilstības tabulu.

Izvērtēšanas noteikumi

Priekšlikuma 16. pantā ir precizēti izvērtēšanas noteikumi.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli grozīšanu un Padomes Direktīvas 1999/35/EK atcelšanu

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 atzinumu¹²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹³,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Savienības tiesību akti, kas saistīti ar obligāto apsekojumu sistēmu Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu (*HSC*) regulārās satiksmes drošībai, ir pieņemti 1999. gadā. Vajadzētu ņemt vērā sasniegto, īstenojot ostas valsts kontroles režīmu, ko ieviesa ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK¹⁴, kā arī pieredzi, kas gūta laikā, kopš spēkā stājies Parīzē 1982. gada 26. janvārī parakstītais Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli.
- (2) Normatīvās atbilstības programmas (*REFIT*) atbilstības pārbaudes rezultāti¹⁵ liecina, ka ar Savienības tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā Savienībā pasažieru kuģiem tika izveidots vienāds drošības līmenis. Rezultāti liecina arī, ka Savienības tiesību akti pasažieru drošības jomā laika gaitā ir attīstījušies, reaģējot uz dažādām vajadzībām un situācijām, un tāpēc tie zināmā mērā pārklājas un dublējas; lai kuģu īpašniekiem samazinātu administratīvo slogu un racionalizētu dalībvalstu jūras lietu jomas administrāciju darbu, minētos tiesību aktus var un tos vajadzētu racionalizēt un vienkāršot.
- (3) Lielākā daļa dalībvalstu iespēju robežās jau apvieno regulārās satiksmes Ro-Ro prāmju obligātos drošas darbības apsekojumus ar cita veida apsekojumiem un inspekcijām, proti, karoga valsts apsekojumiem un ostas valsts kontroles inspekcijām. Lai vēl vairāk samazinātu inspekciju radīto slogu un pagarinātu kuģa komerciālās izmantošanas laiku, kuģi, kuriem veic ostas valsts kontroles inspekcijas, būtu jāpārvieta uz Direktīvu 2009/16/EK un šīs direktīvas darbības joma būtu jāsašaurina,

¹² OV C , , lpp.

¹³ OV C , , lpp.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

¹⁵ COM(2015)508.

attiecinot to uz kuģiem, kas nodrošina regulāru Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu satiksmi starp vienas dalībvalsts ostām vai starp ostu dalībvalstī un ostu trešā valstī, ja kuģim ir attiecīgās dalībvalsts karogs.

- (4) Jēdzienu "uzņemšanas valsts" ievieša ar Padomes Direktīvu 1999/35/EK¹⁶, lai pirms Savienības 2004. gada paplašināšanās veicinātu sadarbību ar trešām valstīm. Tika konstatēts, ka šis jēdziens vairs nav aktuāls, un tāpēc tas būtu jāsvītro.
- (5) Direktīvā 1999/35/EK paredzēts, ka katrā divpadsmit mēnešu periodā uzņemšanas valstij jāveic īpašs apsekojums un apsekojums kārtējā reisa laikā. Lai gan šīs prasības mērķis bija nodrošināt to, ka šīs divas inspekcijas tiek veiktas ar noteiktu intervālu, *REFIT* atbilstības pārbaudes rezultāti liecina, ka tas ne vienmēr tā ir. Lai novērstu minētās prasības neskaidrības un nodrošinātu vienādu drošības līmeni, būtu jāprecizē, ka šīs divas gadskārtējās inspekcijas būtu jāveic regulāri, aptuveni ik pēc sešiem mēnešiem.
- (6) Direktīvā 1999/35/EK izmanto terminu "apsekojumi", nevis "inspekcijas". Terminu "apsekojums" izmanto starptautiskās konvencijās, lai norādītu uz karoga valsts pienākumu uzraudzīt kuģu atbilstību starptautiskiem standartiem un izdot vai attiecīgā gadījumā pagarināt apliecības. Tomēr Ro-Ro prāmju un *HSC*, kas veic regulārus reisus, īpašu inspekciju režīmu nevar uzskatīt par apsekojumu un attiecīgās inspekciju veidlapas nav kuģošanas spējas apliecības un tās par tādām nevar uzskatīt. Tādēļ, atsaucoties uz īpašiem Ro-Pax apsekojumiem, kas šobrīd paredzēti Direktīvā 1999/35/EK, termins "apsekojums" būtu jāaizstāj ar terminu "inspekcija".
- (7) Lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā un gūto pieredzi, 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, un atjaunināt tehniskās prasības. Sevišķi svarīgi ir Komisijai sagatavošanas darba gaitā pienācīgi apspriesties, tostarp ar ekspertiem, un minēto 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 Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (8) Lai nodrošinātu, ka tiek saglabāts Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju saturs un biežums, būtu jāgroza Direktīva 2009/16/EK. Tādēļ Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu, kuri veic regulārus reisus un kuriem veic ostas valsts kontroli, inspekciju un pārbaūžu īpašie noteikumi būtu jāpārceļ uz Direktīvu 2009/16/EK.
- (9) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras veikto apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, Komisijai šīs direktīvas īstenošana būtu jāizvērtē ne vēlāk kā [septiņus gadus pēc 17. 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.
- (10) Lai uzlabotu juridisko skaidrību un konsekvensi, kā arī ņemot vērā attiecīgo grozījumu skaitu, Direktīva 1999/35/EK būtu jāatceļ, bet Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāgroza,

¹⁶ 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.).

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Darbības joma

1. Šo direktīvu piemēro Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulārus reisus starp dalībvalsts ostu un ostu trešā valstī, ja kuģim ir attiecīgās dalībvalsts karogs, vai vietējus regulārus reisus jūras rajonos, kuros var darboties A klases kuģi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK¹⁷ 4. pantu.
2. Dalībvalstis var piemērot šo direktīvu Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulārus vietējos reisus jūras rajonos, kuros var darboties kuģi, kas nav 1. punktā minētās klases kuģi.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- (1) "Ro-Ro prāmis" ir pasažieru kuģis, kura aprīkojums ļauj autotransporta vai dzelzceļa transporta līdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- (2) "ātrgaitas pasažieru kuģis" ir tāds ātrgaitas kuģis saskaņā ar definīciju 1974. gada SOLAS konvencijas X nodaļas 1. noteikumā tās jaunākajā redakcijā, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- (3) "1974. gada SOLAS konvencija" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras ar tai pievienotajiem protokoliem un grozījumiem tās jaunākajā redakcijā;
- (4) "Kodekss par ātrgaitas kuģiem" ir "Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību", kas ietilpst SJO Kuģošanas drošības komitejas 1994. gada 20. maija Rezolūcijā MSC 36 (63), vai Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību, 2000 (2000 HSC kodekss), kas ietilpst SJO 2000. gada decembra Rezolūcijā MSC.97(73), tās jaunākajās redakcijā;
- (5) "regulāri reisi" ir atkārtoti Ro-Ro prāmju vai ātrgaitas pasažieru kuģu braucieni, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām, vai atkārtoti reisi, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, nepiestājot citās ostās:
 - a) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu, vai
 - b) ar tik regulāriem un biežiem reisiem, kas veido atpazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus;
- (6) "jūras rajons" ir jebkurš jūras rajons, kas iekļauts saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 4. panta 2. punktu izveidotajā sarakstā;
- (7) "sertifikāti" ir:
 - a) attiecībā uz Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kuri veic starptautiskus reisus, drošības sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar attiecīgi

¹⁷

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.).

1974. gada SOLAS konvenciju vai Kodeksu par ātrgaitas kuģiem, ar tiem pievienotiem attiecīgiem aprīkojuma sarakstiem;

- b) attiecībā uz Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus, drošības sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK, ar tiem pievienotiem attiecīgiem aprīkojuma sarakstiem;
- (8) "karoga valsts administrācija" ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir tiesīgs kuģot;
- (9) "vietējais reiss" ir reiss jūras rajonos no kādas dalībvalsts ostas uz to pašu vai citu ostu šajā dalībvalstī;
- (10) "atzīta organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009¹⁸;
- (11) "sabiedrība" ir Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa īpašnieks, vai arī jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, sabiedrības vadītājs, vai arī bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas no Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa īpašnieka pārņēmis atbildību par tā ekspluatāciju un, pārņemot šādu atbildību, ir piekritis pārņemt visus Starptautiskajā drošības pārvaldības (ISM) kodeksā noteiktos pienākumus un atbildību;
- (12) "inspektors" ir valsts sektora darbinieks vai cita persona, kuru dalībvalsts kompetentā iestāde attiecīgi pilnvarojusi veikt šajā direktīvā paredzētās inspekcijas, kura ir atbildīga minētajai kompetentajai iestādei un kura atbilst Direktīvas 2009/16/EK XI pielikumā noteiktajiem minimālajiem kritērijiem.

3. pants

Inspekcijas pirms darbības uzsākšanas

1. Pirms Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatācijas uzsākšanas regulārā reisā, uz kuru attiecas šī direktīva, dalībvalstis veic tādu inspekciju pirms darbības uzsākšanas, kas ietver:
 - (a) pārbaudi, vai ir nodrošināta atbilstība I pielikumā noteiktajām prasībām;
 - (b) inspekciju saskaņā ar II pielikumu, lai pārliecinātos, ka Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis atbilst nepieciešamajām regulāra reisa drošas ekspluatācijas prasībām.
2. Inspekciju pirms darbības uzsākšanas var neveikt, ja kuģim iepriekšējo sešu mēnešu laikā ir veikts ikgadējais karoga valsts apsekojums vai dalībvalsts inspekcija, kurā ievēro attiecīgās procedūras un apsekojumu pamatnostādnes, kas noteiktas konsolidētajā SJO Rezolūcijā A 1053(27) (Apsekojumu pamatnostādnes, ko paredz apsekošanas un sertifikācijas saskaņotā sistēma (HSSC), 2011. gads), vai procedūras, kas izstrādātas tā paša mērķa sasniegšanai.
3. Inspekciju pirms darbības uzsākšanas veic inspektors. Šā panta 2. punktā minēto karoga valsts apsekojumu vai dalībvalsts inspekciju veic inspektors vai atzīta

¹⁸ 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., 47. lpp.).

organizācija, ko karoga valsts pilnvarojusi veikt apsekojumus vai inspekcijas, ar mērķi nodrošināt šīs direktīvas prasību ievērošanu.

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma sabiedrības pierādījumus tam, ka ir izpildītas I pielikuma prasības, sniedz laikus, bet ne agrāk kā vienu mēnesi pirms inspekcijas pirms darbības uzsākšanas.

4. pants

Izņēmumi no pienākuma veikt inspekciju pirms darbības uzsākšanas

1. Ja Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir jāiesaista citā regulārā reisā, dalībvalsts ņem vērā inspekcijas un apsekojumus, kas minētajam Ro-Ro prāmiņam vai ātrgaitas pasažieru kuģim veikti saistībā ar ekspluatāciju iepriekšējā regulārajā reisā, uz ko atteicas šī direktīva. Ja dalībvalsts iepriekšējās minētās inspekcijas un apsekojumus atzīst par apmierinošiem un ja tie atbilst jaunajiem ekspluatācijas apstākļiem, pirms attiecīgā Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatācijas sākšanas jaunajā regulārajā reisā 3. panta 1. punktā paredzētās inspekcijas un apsekojumi nav jāveic.
2. Pēc sabiedrības pieprasījuma dalībvalsts atkarībā no iepriekšējo inspekciju un apsekojumu atbilstības jaunajiem ekspluatācijas apstākļiem savu piekrišanu var apstiprināt iepriekš.
3. Gadījumos, kad neparedzētu apstākļu dēļ Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir steidzami jāaizvieto, lai nodrošinātu nepārtrauktu satiksmi, un nav piemērojams 1. punkts, dalībvalsts var ļaut sākt attiecīgā prāmja vai kuģa ekspluatāciju, ja vien:
 - (a) vizuālā apskate un dokumentu pārbaude nerada bažas par to, ka Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis neatbilst nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām, un
 - (b) dalībvalsts viena mēneša laikā pabeidz 3. panta 1. punktā paredzēto inspekciju pirms darbības uzsākšanas.

5. pants

Regulārās inspekcijas

1. Dalībvalstis reizi 12 mēnešos veic:
 - (a) inspekciju saskaņā ar II pielikumu, un
 - (b) inspekciju kārtējā reisa laikā, ko veic ne agrāk kā piecus mēnešus pēc, bet ne vēlāk kā septiņus mēnešus pēc inspekcijas. Šī inspekcija ietver III pielikumā uzskaitītos punktus un pietiekamu skaitu I un II pielikumā minēto punktu, lai pārlicinātos, ka Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis joprojām atbilst visām nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām.

Inspekciju pirms darbības uzsākšanas atbilstoši 3. pantam uzskata par inspekciju šā panta vajadzībām.

2. Panta 1. punktā minēto inspekciju pēc dalībvalsts ieskatiem var veikt vienlaikus vai kopā ar ikgadējo karoga valsts apsekojumu vai inspekciju, kurā ievēro attiecīgās procedūras un apsekojumu pamatnostādnes, kas noteiktas konsolidētajā SJO Rezolūcijā A 1053(27) (Apsekojumu pamatnostādnes, ko paredz apsekošanas un sertifikācijas saskaņotā sistēma (HSSC), 2011. gads), vai procedūras, kas izstrādātas tā paša mērķa sasniegšanai.

3. Inspekciju saskaņā ar II pielikumu dalībvalsts veic ikreiz, kad tiek veikts nozīmīgs Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa remonts, pārveide vai izmaiņas, kā arī vadības maiņas gadījumā vai pārejot uz citu klasi. Tomēr vadības maiņas gadījumā vai pārejot uz citu klasi, dalībvalsts pēc tam, kad ņemtas vērā iepriekš Ro-Ro prāmiem vai ātrgaitas pasažieru kuģim veiktās inspekcijas, un ar nosacījumu, ka šī maiņa vai pāreja neietekmē attiecīgā prāmja vai kuģa drošu ekspluatāciju, var atbrīvot attiecīgo prāmi vai kuģi no inspekcijas, ko paredz šis punkts.

6. pants

Paziņošana un inspekcijas ziņojums

1. Pabeidzot jebkuru inspekciju, kas veikta saskaņā ar šo direktīvu, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar Direktīvas 2009/16/EK IX pielikumu.
2. Ziņojumā ietverta informāciju nosūta 10. pantā paredzētajai inspekciju datubāzei. Inspekcijas ziņojuma kopiju izsniedz arī kuģa kapteinim.

7. pants

Trūkumu novēršana, atiešanas aizliegums un inspekcijas apturēšana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar šo direktīvu veikto inspekciju laikā apstiprinātie vai atklātie trūkumi tiek novērsti.
2. Ja trūkumi acīmredzami apdraud drošību vai veselību vai tie rada tiešas briesmas dzīvībai, attiecīgajam Ro-Ro prāmiem vai ātrgaitas pasažieru kuģim, tā apkalpei un pasažieriem, dalībvalsts nodrošina, ka attiecīgajam Ro-Ro prāmiem vai ātrgaitas pasažieru kuģim tiek izdots atiešanas aizliegums. Atiešanas aizlieguma kopiju izsniedz kuģa kapteinim.
3. Atiešanas aizliegumu atsauc vienīgi tad, kad apdraudējums ir novērsts vai kad dalībvalsts ir konstatējusi, ka kuģis, ievērojot visus vajadzīgos nosacījumus, var atstāt ostu vai atsākt konkrēto darbību, ar to neapdraudot ne pasažieru vai apkalpes drošību un veselību, ne Ro-Ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, vai citus kuģus.
4. Ja šādu trūkumu nevar uzreiz novērst ostā, kurā trūkums tika apstiprināts vai atklāts, dalībvalsts var ļaut kuģim turpināt ceļu līdz piemērotai remonta rūpnīcai, kura atrodas vistuvāk aizturēšanas ostai un kurā trūkumus var uzreiz novērst.
5. Izņēmuma gadījumos, kad Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa vispārējais stāvoklis acīmredzami neatbilst standartam, dalībvalsts var apturēt minētā prāmja vai kuģa inspekciju, līdz sabiedrība veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis vairs acīmredzami neapdraud drošību vai veselību vai nerada tiešas briesmas tā pasažieru un apkalpes dzīvībai, vai ka tas atbilst attiecīgajām piemērojamo starptautisko konvenciju prasībām.
6. Ja dalībvalsts saskaņā ar 5. punktu aptur inspekciju, Ro-Ro prāmiem vai ātrgaitas pasažieru kuģim automātiski izdod atiešanas aizliegumu. Ja inspekcija tiek atsākta un veiksmīgi pabeigta un ja šā panta 3. punktā un 9. panta 2. punktā paredzētie nosacījumi tiek ievēroti, atiešanas aizliegumu atsauc.
7. Lai mazinātu ostas pārslodzi, dalībvalsts var atļaut Ro-Ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, kuram izdots atiešanas aizliegums, pārvietot uz citu ostas daļu, ja šāda rīcība ir droša. Tomēr, pieņemot lēmumu par atiešanas aizliegumu vai tā atcelšanu, ostas pārslodzi vērā neņem. Ostu iestādes vai struktūras atvieglo šādu kuģu izvietošanu.

8. pants

Apstrīdēšanas tiesības

1. Sabiedrībai ir tiesības apstrīdēt dalībvalsts izdotu atiešanas aizliegumu. Aizlieguma apstrīdēšana neatceļ atiešanas aizliegumu, ja vien saskaņā ar valsts tiesību aktiem netiek noteikti pagaidu pasākumi. Dalībvalstis šādam mērķim ievieš un uztur spēkā piemērotas procedūras saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem.
2. Dalībvalsts iestāde par apstrīdēšanas tiesībām un piemērojamajām procedūrām informē tā Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa kapteini, kuram ir izdots atiešanas aizliegums. Ja apstrīdēšanas vai sabiedrības iesniegtas prasības rezultātā atiešanas aizliegumu atceļ vai groza, dalībvalsts nodrošina, ka 10. pantā paredzētajā inspekciju datubāzē nekavējoties veic attiecīgos grozījumus.

9. pants

Izmaksas

1. Ja 3. un 5. pantā minēto inspekciju laikā apstiprinājušies vai atklāti kādi trūkumi, kas pamato atiešanas aizliegumu, tad visas ar inspekcijām saistītās izmaksas sedz sabiedrība.
2. Atiešanas aizliegumu atceļ vienīgi pēc tam, kad pilnībā veikts maksājums vai sniegts pietiekams nodrošinājums izmaksu atlīdzināšanai.

10. pants

Inspekciju datubāze

1. Komisija izstrādā, uztur un atjaunina inspekciju datubāzi, kurā ietverta visa informācija, kas nepieciešama šajā direktīvā paredzētās inspekcijas sistēmas īstenošanai, vai turpmāk uzlabo Direktīvas 2009/16/EK 24. pantā minēto inspekciju datubāzi.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo direktīvu, tostarp informāciju par trūkumiem un atiešanas aizliegumiem, ievada inspekciju datubāzē uzreiz pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai atcelts atiešanas aizliegums. Attiecībā uz konkrētiem informācijas datiem *mutatis mutandis* piemēro Direktīvas 2009/16/EK XIII pielikumu.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, apstiprina 72 stundu laikā, lai to varētu publicēt.
4. Komisija nodrošina, ka, pamatojoties uz dalībvalstu sniegtajiem inspekciju datiem, no inspekciju datubāzes var iegūt jebkādus atbilstīgus datus par šīs direktīvas īstenošanu.
5. Dalībvalstīm ir piekļuve visai inspekciju datubāzē reģistrētajai informācijai, kas ir nozīmīga, lai īstenotu šajā direktīvā un Direktīvā 2009/16/EK paredzētās inspekciju sistēmas.

11. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka minētās sankcijas tiek piemērotas. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

12. pants

Grozījumu procedūra

1. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 13. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko groza pielikumus, lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā, jo īpaši SJO, un lai uzlabotu to tehniskās specifikācijas, ņemot vērā gūto pieredzi.
2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 13. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko groza šo direktīvu, 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.

13. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laikposmu, sākot no [spēkā stāšanās diena].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 12. pantā 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 12. pantu pieņemts 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 12. panta 3. 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.

14. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvu 2009/16/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 2. pantam pievieno šādu 25) līdz 28) punktu:
- "25) "Ro-Ro prāmis" ir pasažieru kuģis, kura aprīkojums ļauj autotransporta vai dzelzceļa transporta līdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- 26) "ātrgaitas pasažieru kuģis" ir tāds ātrgaitas kuģis saskaņā ar definīciju 1974. gada SOLAS konvencijas X nodaļas 1. noteikumā tās jaunākajā redakcijā, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- 27) "regulāri reisi" ir atkārtoti Ro-Ro prāmju vai ātrgaitas pasažieru kuģu braucieni, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām, vai atkārtoti reisi, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, nepiestājot citās ostās:
- i) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu; vai
- ii) ar tik regulāriem un biežiem reisiem, kas veido atpazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus;
- 28) "inspekcija pirms darbības uzsākšanas" ir Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa, uz kuru attiecas šīs direktīvas darbības joma, inspekcija pirms regulāru reisu uzsākšanas, lai pārliecinātos, ka Direktīvas [XXXX] 3. pantā un I un II pielikumā noteiktās prasības tiek ievērotas.";
- (2) direktīvas 3. panta 1. punktam pievieno šādu daļu:
- "Šo direktīvu piemēro arī Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijām, ko veic ārpus ostas vai enkurvietas kārtējā reisa laikā saskaņā ar 14.a pantu.";
- (3) direktīvā iekļauj šādu 14.a pantu:

"14.a pants

Ro-Ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijas kārtējā reisa laikā

1. Pirms tāda Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatācijas regulārā reisā, uz kuru attiecas šī direktīva, dalībvalstis veic inspekciju pirms darbības uzsākšanas saskaņā ar Direktīvas [XXXX] 3. pantu, lai pārliecinātos, ka Ro-Ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis atbilst nepieciešamajām regulāra reisa drošas ekspluatācijas prasībām un ka Direktīvas [XXXX] I pielikumā noteiktās prasības tiek ievērotas.
2. Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem reizi 12 mēnešos veic divas ostas valsts kontroles inspekcijas. Viena no minētajām inspekcijām ir inspekcija kārtējā reisa laikā, kura pēc dalībvalsts izvēles var būt vienā no šādām formām:
 - (a) paplašināta inspekcija, vai
 - (b) inspekcija, kas ietver Direktīvas [XXXX] III pielikumā uzskaitītos punktus un pietiekamu skaitu I un II pielikumā minēto punktu, lai dalībvalsts varētu pārliecināties, ka prāmis vai kuģis joprojām atbilst visām nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām.
3. Dalībvalstis, plānojot Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa inspekcijas, pienācīgi ņem vērā prāmja vai kuģa ekspluatācijas un apkopes grafiku. Dalībvalsts var piekrist veikt Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa inspekciju pēc citas dalībvalsts lūguma.

4. Ja Ro-Ro prāmim vai ātrgaitas pasažieru kuģim ir veikta inspekcija, inspekciju datubāzē šādu inspekciju reģistrē kā paplašinātu inspekciju un attiecībā uz 10., 11. un 12. pantu un katras dalībvalsts inspekciju veikšanas saistību aprēķināšanai to ņem vērā tiktāl, ciktāl tā ietver visus šīs direktīvas VII pielikumā minētos punktus.";

(4) direktīvas 15. panta 3. punktu svīturo;

(5) direktīvas 16. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalsts aizliedz ienākt tās ostās un enkurvietās kuģim, kas:

- kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģu aizturēšanas rādītāji iekļauti melnajā sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM, vai
- kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģu aizturēšanas rādītāji iekļauti pelēkajā sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM.

Šā punkta pirmo daļu nepiemēro 21. panta 6. punktā aprakstītajās situācijās.

Ienākšanas aizliegums stājas spēkā, tiklīdz kuģis atstāj ostu vai enkurvietu, kurā tas bijis aizturēts trešo reizi un kurā izdots ienākšanas aizliegums.";

(6) direktīvas 22. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Ja ostas valsts kompetentā iestāde nevar nodrošināt vajadzīgo profesionālo kompetenci, tad šādas kompetentās iestādes inspektoram var palīdzēt jebkura cita persona ar vajadzīgo kompetenci.

Ostas valsts kompetentās iestādes inspektoru Ro-Ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa inspekcijas laikā var pavadīt citas dalībvalsts ostas valsts inspektors vai, ja to lūgusi sabiedrība, kuģa karoga valsts pārstāvis."

15. pants **Atcelšana**

Direktīvu 1999/35/EK atceļ.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar IV pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

16. pants **Pārskatīšana**

Komisija izvērtē šīs direktīvas īstenošanu un izvērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ne vēlāk kā [septiņus gadus pēc 17. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma].

17. 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 zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.
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 oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

18. pants
Stāšanās spēkā

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

19. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*