



Bruselis, 2016 06 06  
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### 1.1 Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Vadovaudamasi programos REFIT ir geresnio reglamentavimo darbotvarkės principais, Komisija iškart po ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikros<sup>1</sup> imasi tolesnių veiksmų – teikia pasiūlymų rinkinį, kuriuo siekiama, kiek įmanoma, supaprastinti šiuos teisės aktus.

Šia peržiūra siekiama supaprastinti ir racionalizuoti galiojančius ES keleivinių laivų saugos teisės aktus, kad: i) ES taisyklės būtų paliktos galioti tais atvejais, kai tai būtina ir proporcinga; ii) būtų užtikrintas tinkamas jų įgyvendinimas ir iii) nebeliktų susijusių teisės aktų nenuoseklumo ir galimo juose nustatytų prievolių dubliavimosi. Apskritai ja siekiama sukurti aiškia, paprastą ir šiuolaikišką teisinę sistemą, kurią būtų galima lengviau įgyvendinti ir stebėti bei užtikrinti jos vykdymą taip padidinant bendrą saugos lygį.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB<sup>2</sup> priimta siekiant užtikrinti aukštą saugos lygį ir pašalinti kliūtis prekybai nustatant atitinkamo lygio suderintus saugos standartus vidaus paslaugas teikiantiems keleiviniams laivams. Šia direktyva į ES lygmenį perkeltos ir vidaus reisams taikomos SOLAS konvencijos, kurioje nustatyti išsamūs techniniai laivo konstrukcijos, stabilumo, apsaugos nuo gaisro ir gelbėjimo įrangos reikalavimai, nuostatos. Taigi ji taikoma laivams, pagamintiems iš plieno ir lygiavertės medžiagos, ir greitaeigiems laivams. Be to, joje dėl ribotos judėsenos ar neįgalių asmenų numatyti specialūs priegios užtikrinimo ir viešosios informacijos pateikimo reikalavimai.

Direktyva 2009/45/EB sukurtas bendras aukštas saugos lygis visoje ES, ir ji labai naudinga vidaus rinkai. Kita vertus, patirtis parodė, kad nuo jos pirmtakės įsigaliojimo 1998 m.<sup>3</sup> įgyvendinant direktyvą kilo daug klausimų dėl tam tikrų direktyvos apibrėžčių, taikymo srities ir procedūrų aiškumo ir tinkamumo.

Be to, nebuvo suderinti keli svarbiausi mažų (trumpesnių nei 24 metrų ilgio) laivų saugos aspektai, nes tokie laivai yra labiau priklausomi nuo vietinių veiklos sąlygų. Be to, direktyva jau suteikta laisvė valstybėms narėms taikyti nacionalines taisykles, jei jos mano, kad suderinti standartai mažiems laivams yra sunkiai taikomi ir (arba) nepagrįsti. Šiuo atžvilgiu nuostatų tinkamumo patikra parodė, kad šiuo metu direktyva taikoma tik 70-čiai iš 1950 mažų laivų, kurių svarbiausius saugos aspektus jau yra nustačiusios valstybės narės. Todėl minėtus reikalavimus reikėtų įvertinti iš naujo.

Be to, atliekant nuostatų tinkamumo patikrą paaiškėjo, kad kelios valstybės narės aliumininis laivus sertifikuoja pagal šią direktyvą, o kitos – ne. Todėl susidaro nelygios sąlygos ir negali būti pasiektas tikslas užtikrinti bendrą aukšto lygio saugą ES valstybėse narėse keliaujantiems keleiviams. Taip yra dėl to, kad skirtingai suprantama direktyvos taikymo sritis, susijusi su lygiavertės medžiagos apibrėžtimi, ir atitinkamų gaisrinės saugos standartų taikomumas.

---

<sup>1</sup> Apie patikros rezultatus Europos Parlamentui ir Tarybai pranešta 2015 m. spalio 16 d. (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

<sup>3</sup> T. y. Direktyvai 1998/18/EB, kurios nauja redakcija yra Direktyva 2009/45/EB.

Todėl siūloma aiškiau išdėstyti ir supaprastinti keleivinių laivų saugos taisykles ir standartus, kad, vadovaujantis Komisijos programa REFIT, juos būtų lengviau atnaujinti, stebėti jų įgyvendinimą ir užtikrinti vykdymą. Siekiant daugiau teisinio aiškumo ir tikrumo, pasiūlymu taip pat pašalinamos pasenusios, perteklinės ir nenuoseklios teisinės nuorodos.

Pasiūlymu iš dalies keičiamos Direktyvos 2009/45/EB atitinkamos apibrėžtys ir reikalavimai.

Be to, pasiūlyme numatyta Direktyvą 2009/45/EB suderinti su Lisabonos sutartimi įvestomis naujovėmis, susijusiomis su Komisijos įgaliojimais priimti įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus.

## **1.2 Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pasiūlymas visiškai dera su paprastinimo pasiūlymais, kuriais iš dalies keičiama Tarybos direktyva 98/41/EB<sup>4</sup>, ir pasiūlymu, kuriuo pakeičiama Tarybos direktyva 1999/35/EB<sup>5</sup>. Pasiūlymas taip pat visiškai atitinka nuostatų tinkamumo patikros rekomendacijas ir 2011 m. paskelbtą baltąją knygą dėl transporto ateities<sup>6</sup>, kurioje pripažįstama, kad būtina modernizuoti galiojančią ES keleivinių laivų saugos teisės aktų sistemą.

## **1.3 Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu prisidedama prie Komisijos geresnio reglamentavimo darbotvarkės, nes juo užtikrinama, kad galiojantys teisės aktai būtų paprasti ir aiškūs, jais nebūtų sukurta nereikalingos naštos ir būtų neatsilikama nuo politinės, socialinės ir technologinės raidos. Juo taip pat prisidedama prie 2018 m. jūrų transporto politikos strategijos<sup>7</sup> tikslų įgyvendinimo, nes užtikrinama Europos Sąjungos reguliariojo keleivinio transporto keltų paslaugų kokybė.

## **2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI**

### **2.1 Teisinis pagrindas**

Kadangi pasiūlymu pakeičiama galiojanti direktyva, teisinis pagrindas lieka SESV 100 straipsnio 2 dalis (EB sutarties *ex* 80 straipsnio 2 dalis), kurioje numatytos priemonės dėl jūrų transporto.

### **2.2 Subsidiarumo principas**

Direktyva 2009/45/EB sumodeliuota ir suformuota daugiausia remiantis tarptautiniais reikalavimais ir atsižvelgiant į įvairias laivybos avarijas, per kurias žuvo žmonių. Nors tarptautiniais reisais plaukiojančių laivų bendri saugos standartai nustatyti tarptautinėmis

<sup>4</sup> 1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos (OL L 188, 1998 7 2, p. 35).

<sup>5</sup> 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą (OL L 138, 1999 6 1, p. 1).

<sup>6</sup> Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 0144.

<sup>7</sup> Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“ (COM(2009) 0008).

saugos taisyklėmis, tokiomis kaip SOLAS konvencija, vidaus reisais plaukiojantiems keleiviniams laivams jie netaikomi.

Pasiūlymu užtikrinama, kad būtų išlaikytas Direktyva 2009/45/EB nustatytas bendras saugos lygis, taikomas vidaus reisais ES vandenyse plaukiojantiems laivams, – to būtų neįmanoma pasiekti valstybių narių vienašalėmis pastangomis. Kartu pasiūlyme pakartojama, kad, jei to reikia atsižvelgiant į vietos veiklos sąlygas, būtina taikyti skirtingus standartus ir kad tai sukuria pridėtinės vertės.

Atsižvelgiant į vidaus rinkos tikslą ir laisvę teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse, pasiūlymu taip pat užtikrinama, kad Direktyva 2009/45/EB ir toliau būtų sudarytos sąlygos laivus perkelti iš vieno nacionalinio registro į kitą ir konkurencijai vykdant vidaus reisu būtų ir toliau leidžiama vyksti lygiomis sąlygomis, nesumažinant saugos lygio.

### **2.3 Proporcingumas**

Kaip rodo avarijų statistika, galiojančiais teisės aktais pasiektas aukštas keleivių saugos lygis. Su ES saugos standartais susijusios reglamentavimo sąnaudų nebuvo neproporcingai didelės, palyginti su nacionalinių standartų, kuriuos kitu atveju būtų reikėję nustatyti, sąnaudomis. Apskaičiuoti reglamentavimo sąnaudų skirtumai sudaro tik dalelę bendrų statybos, eksploatavimo ir remonto sąnaudų.

Šia paprastinimo iniciatyva siekiama ne tik aiškiau išdėstyti kai kurias apibrėžtis, bet ir panaikinti kai kuriuos nereikalingus reikalavimus išlaikant aukštą saugos lygį. Todėl iš Direktyvos 2009/45/EB taikymo srities pašalinami trumpesni nei 24 metrų ilgio laivai. Kadangi maži laivai paprastai statomi iš kitų nei plienas medžiagų, didžiajai šio laivyno daliai (96 proc.) suderinti ES saugos standartai netaikomi. Tai reiškia, kad dauguma iki 24 m ilgio laivų jau sertifikuoti pagal nacionalinius teisės aktus.

Be to, paslaugos, dėl kurių šie laivai statomi, labai įvairios (pvz., dienos ar naktinis plaukimas, turistiniai dienos kruizai, plaukimas į uostus su specialiais apribojimais ar infrastruktūromis), todėl sukuriama labai įvairių konstrukcijų ir techninių sprendimų. Taigi nustatyti mažesniems laivams bendrą išsamių taisyklių rinkinį, kuris tiktų tokiai įvairovei, nepaprastai sunku.

Todėl buvo dar kartą įvertina, ar tokiems laivams tinkamas dabartinis Direktyvoje 2009/45/EB nustatytas reglamentavimas, kurį sudaro visų pirma plieniniams (arba aliumininiais) laivams taikomi norminiai standartai. Be to, užregistruotos mažų laivų, kuriems netaikomi ES standartai, avarijos nėra susijusios su konkrečiu saugos aspektu (per pastaruosius 4 metus žuvo 5 žmonės, visais atvejais dėl nelaimingo atsitikimo darbe). Be to, kitaip nei dideli laivai, maži laivai paprastai eksploatuojami toje pačioje valstybėje narėje iki pat eksploatavimo pabaigos ir į kitas valstybes nares jų perkeliama mažai.

### **2.4 Priemonės pasirinkimas**

Vadovaujantis proporcingumo principu, direktyva išlieka tinkamiausia teisės akto rūšis nustatytiems tikslams pasiekti. Ja nustatomi bendrieji principai ir suderintas saugos lygis, užtikrinamas taisyklių laikymasis, tačiau kiekvienai valstybei narei paliekama laisvė pasirinkti, kokias praktines ir technines procedūras taikyti.

Nuspręsta, kad tinkamiausias teisinis sprendimas – pasiūlymas iš dalies keisti Direktyvą 2009/45/EB. Kita alternatyva – naujos direktyvos pasiūlymas – atmesta dėl to, kad akivaizdžių pakeitimų, kuriuos reikėtų padaryti dabartinėje direktyvoje, nėra tiek jau daug.

### **3. EX-POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

#### **3.1 Galiojančių teisės aktų *ex-post* vertinimas ir tinkamumo patikros**

Nuostatų tinkamumo patikra parodė, kad pagrindiniai ES keleivinių laivų saugos teisės aktų uždaviniai, susiję su keleivių sauga ir vidaus rinka, iš esmės yra vykdomi ir tebėra labai aktualūs. Sukūrus ES keleivinių laivų saugos teisinę sistemą visoje ES įsigalėjo bendras keleivinių laivų saugos lygis ir lygios sąlygos visiems operatoriams, be to, padaugėjo laivų perdavimo iš vienos valstybės narės į kitą atvejų. Tačiau atlikus nuostatų tinkamumo patikrą paaiškėjo, kad saugos lygį būtų galima dar labiau padidinti, o tam tikrus teisės aktų reikalavimus padaryti veiksmingesnius ir proporcingesnius. Rekomenduota supaprastinti, aiškiau išdėstyti ir panaikinti dviprasmiškus, pasenusius ar besidubliuojančius įvairių sričių reikalavimus:

- (a) iš Direktyvos 2009/45/EB taikymo srities pašalinti trumpesnius nei 24 metrų ilgio laivus ir apsvarstyti, ar nereiktų mažiems laivams arba ne plieniniams ar iš lygiaverčių medžiagų pagamintiems laivams parengti funkciniais reikalavimais grindžiamų gairių ar standartų, kurie sudarytų tikslais grindžiamos standartų sistemos dalį;
- (b) patikslinti šios direktyvos taikymo sritį, tai yra:
  - patikslinti, kad Direktyvos 2009/45/EB taikymo tikslais aliuminis yra plienui lygiavertė medžiaga, ir patikslinti atitinkamus gaisrinės izoliacijos reikalavimus (pvz., nustatyti erdves, kuriose turi būti įrengta papildoma gaisrinė izoliacija);
  - patikslinti, kad Direktyva 2009/45/EB netaikoma tarnybiniais laivams, naudojamiems vėjo jėgainių parkams jūroje aptarnauti;
  - patikslinti, kad Direktyva 2009/45/EB netaikoma tradiciniams laivams, ir patikslinti jų apibrėžtį;
- (c) patikslinti ir supaprastinti Direktyvoje 2009/45/EB pateikiamą jūros zonų apibrėžtį:
  - pašalinti nuorodą į vietą, kur „po laivo avarijos keleiviai gali išsilaipinti“,
  - pašalinti nuorodą į „prieglobsčio vietą“.

#### **3.2 Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Kadangi numatomi pasiūlymai yra techninio pobūdžio, nuspręsta, kad tikslinės konsultacijos yra tinkamiausios. Su nacionaliniais ekspertais konsultuotasi Keleivinių laivų saugos ekspertų grupėje. Surengtas praktinis seminaras, į kurį pakviesti valstybių narių, šio sektoriaus ir keleivių asociacijų atstovai. Planuojamos priemonės ne kartą pristatytos įvairiomis progomis. Be to, Europos portale<sup>8</sup> buvo paskelbtas veiksmų planas, kurį visi suinteresuotieji subjektai galėjo pakomentuoti užpildydami internetinę atsakymo formą.

Konsultacijų santrauka ir išsamūs per konsultacijų procesą pateiktų pastabų komentarai pateikiami prie pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente. Planuojamoms supaprastinimo priemonėms pritarė didžioji dauguma nacionalinių ekspertų, nors dėl tam tikrų konkrečių pasiūlymų formuluočių gauta nemažai pastabų. Todėl visos pastabos nuodugniai peržiūrėtos ir pasiūlymai atitinkamai pakoreguoti. Be to, kai kurie ekspertai iškėlė klausimų

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_lt.htm).

dėl praktinių ir techninių įgyvendinimo aspektų – jie aptarti prie pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente ir įtraukti į įgyvendinimo planą.

Sektoriaus suinteresuotieji subjektai primygtinai reikalavo, kad pagrindiniai dabartinės teisinės sistemos principai išliktų nepakitę (atkreipdami dėmesį į aliumininių laivų saugos lygio didinimo sąnaudas kai kuriose valstybėse narėse), o keleivių asociacijos ragino didinti saugos lygį ir įspėjo, kad jis gali sumažėti. Taigi pasiūlymu užtikrinama, kad esamas saugos lygis būtų ne tik išlaikytas, bet ir, kiek tai įmanoma vykdant paprastinimą, padidintas (pvz., paaiškinant, kad aliumininiai laivai turėtų būti statomi laikantis direktyvos saugos standartų).

### **3.3 Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Šioje peržiūroje daugiausia remiamasi duomenimis, surinktais atliekant nuostatų tinkamumo patikrą, apie kurią pateikta ataskaita – Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“, priimtas 2015 m. spalio 16 d.<sup>9</sup>

Rengiant šį paprastinimo pasiūlymą, be duomenų ir konsultacijų, susijusių su nuostatų tinkamumo patikra, taip pat reikėjo techninių specialistų ir teisininkų pagalbos suformuluoti konkrečias technines apibrėžtis ir aiškiai parašyti teisės aktą. Tokių specialistų rasta viduje, bendradarbiaujant su Europos jūrų saugumo agentūra ir Keleivinių laivų saugos ekspertų grupe. Apie tai pranešta prie šio pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente.

### **3.4 Poveikio vertinimas**

Pasiūlymas yra tiesioginis nuostatų tinkamumo patikros, per kurią nustatyta, ką reikėtų paprastinti, ir įvertintas paprastinimo potencialas, rezultatas. Kaip pabrėžiama veiksmų plane, numatomomis priemonėmis arba nesitikima reikšmingo poveikio (t. y., be tokio neišmatuojamo poveikio kaip teisinis aiškumas, tikrumas ar paprastumas), arba nenustatyta jokių kitų iš esmės skirtingų sprendimų. Laikantis Komisijos geresnio reglamentavimo gairių, visapusiškas poveikio vertinimas nebuvo atliktas.

Vis dėlto kartu su paprastinimo pasiūlymu teikiamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame atkartojamos nuostatų tinkamumo patikros rekomendacijos ir siūlomi sprendimai paaiškinami techniniu bei teisiniu aspektais. Jame taip pat pateikiama konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis dėl šios iniciatyvos santrauka ir komentarai. Taip pat pridedamas įgyvendinimo planas.

### **3.5 Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šio pasiūlymo paprastinimo potencialą visų pirma sudaro toks neišmatuojamas poveikis kaip teisinis aiškumas, tikrumas ir paprastumas, kurie būtų pasiekti patikslinus direktyvos taikymo sritį ir supaprastinus jūros zonų apibrėžtį.

Reikėtų nustatyti terminą, iki kurio ilgesni kaip 24 metrų laivai, pagaminti iš lygiaverčių medžiagų dar iki įsigaliojant šiai direktyvai, turi atitikti šia direktyva nustatytus techninius reikalavimus. Pakankamas pereinamasis laikotarpis turėtų užtikrinti kuo sklandesnę prisitaikymą prie reikalavimų. Kalbant apie jūros zonas, pasiūlymu visų pirma siekiama pašalinti perteklinius ar pasenusius kriterijus ir kuo mažiau reguliuoti valstybių narių jūros zonų planavimą.

---

<sup>9</sup> SWD(2015)197.

Pasiūlymu taip pat padidinamas teisinis aiškumas, nes pašalinama keletas perteklinių, neteisingų ar nenuoseklių nuorodų.

### **3.6 Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

## **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

## **5. KITI ELEMENTAI**

### **5.1 Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Kartu su pasiūlymu teikiamas įgyvendinimo planas, kuriame išvardyti paprastinimo priemonėms įgyvendinti reikalingi veiksmai ir nurodyti pagrindiniai techniniai, teisiniai ir su laiku susiję įgyvendinimo iššūkiai.

Nustatyta tinkama stebėsenos ir ataskaitų teikimo tvarka, kurioje nenumatyta naujų ataskaitų teikimo prievolių ir dėl kurios nebus patiriama administracinės naštos. Pagrindinė informacija apie laivyną, avarijas ir atitiktį bus renkama padedant Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA), Keleivinių laivų saugos ekspertų grupei ir remiantis Europos informacine baze apie avarijas jūroje (EMCIP). Kadangi apskaičiuota, kad numatytų EMSA įgyvendinimo stebėjimo apsilankymų ciklas trunka 5 metus, ES keleivinių laivų saugos teisės aktai turėtų būti vertinami kas 7 metus.

### **5.2 Aiškinamieji dokumentai**

Aiškinamieji dokumentai nereikalingi, nes paprastinimo priemonės nėra esminės ar sudėtingos.

### **5.3 Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

#### **Apibrėžtys ir taikymo sritis**

2 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant pašalinti perteklines, nenuoseklias ar neteisingas nuorodas, visų pirma susijusias su Neapgadinto laivo stovumo kodeksu (įterpta trūkstama nuoroda), Greitaeigių laivų kodeksu (patikslinta nuoroda), laivapriekio aukščio apibrėžtimi (išbraukta perteklinė dalis), uosto akvatorija (apibrėžtis suderinta su uosto zonos apibrėžtimi), prieglobsčio vieta (pašalinta, nes, supaprastinus jūros zonos apibrėžtį, ji tapo pertekline), uosto valstybe (į kurią, atsižvelgiant į Direktyvos 1999/35/EB peržiūrą, pakeista priimančioji valstybė) ir pripažinta organizacija (atnaujinta nuoroda).

2 straipsnis taip pat iš dalies keičiamas siekiant pateikti šias naujas apibrėžtis: tradicinių laivų (perkelta iš 3 straipsnio ir atnaujinta atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/59/EB<sup>10</sup> pateiktą tradicinių laivų apibrėžtį), burlaivio (nauja apibrėžtis), pramoginės jachtos ir pramoginio laivo (perkelta iš 3 straipsnio ir dar labiau suderinta su SOLAS), tenderio (nauja apibrėžtis) ir lygiavertės medžiagos (perkelta iš 1 priedo ir iš dalies

---

<sup>10</sup> 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

pakeista siekiant patikslinti, kad iš tokių medžiagų pagaminti laivai turi būti sertifikuojami pagal šią direktyvą).

3 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant trumpesniems nei 24 metrų ilgio laivams netaikyti šios direktyvos, iš a ir b punktų antraščių pašalinti neteisingą nuorodą į „keleivius“ ir patikslinti, kad direktyva netaikoma burlaiviams, tenderiams ir SPS kodekse nurodytiems laivams (įskaitant laivų aprūpinimo laivus).

### **Keleivinių laivų klasės ir jų taikymas**

4 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant supaprastinti C ir D jūros zonų apibrėžtis (pašalinti nuorodas į kriterijus „po laivo avarijos keleiviai gali išsilaipinti“ ir „atstumas iki prieglobsčio vietos“) ir paaiškinti, kad nustatydamos jūros zonas valstybės narės turi aiškiai nustatyti D jūros zonos vidinę ribą.

5 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant atnaujinti nuorodą į priimančiąją valstybę (kuri pakeista į uosto valstybę) ir atnaujinti nuorodą į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB<sup>11</sup> bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/90/EB<sup>12</sup>.

### **Saugos reikalavimai**

6 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant atnaujinti nuorodą į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/15/EB<sup>13</sup>, panaikinti pasikartojantį c punktą, atnaujinti nuorodą į priimančiąją valstybę (kuri pakeista į uosto valstybę), patikslinti, kad pertvarkymo reikalavimas taikytinas visiems laivams (pertvarkytiems į keleivinius laivus), o ne tik eksploatuojamiems keleiviniams laivams (perkeltam e punktą į naują 5 dalį), pašalinti perteklinę nuorodą į DSC kodeksą dalį 4 dalies a punkto ketvirtoje pastraipoje, pašalinti pasenusį f punktą ir įrašyti naują taikymo laivams, pagamintiems iš lygiaverčių medžiagų prieš įsigaliojant šiai direktyvai, datą.

7 ir 8 straipsniai iš dalies keičiami siekiant pašalinti pasenusias dalis.

### **Papildomi saugos reikalavimai, atitikmenys, išimtys ir saugos priemonės**

9 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant 2 dalyje pašalinti neteisingą nuorodą į 1 priedą ir sudaryti sąlygas apie šiame straipsnyje numatytas priemones pranešti per tuo tikslu sukurtą duomenų bazę.

### **Komiteto procedūra ir keitimo procedūra**

10 ir 11 straipsniai suderinti su Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo nuostatomis dėl Komisijos įgaliojimų priimti deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus. Dėl tos pačios priežasties įterpiamas 10a straipsnis (naudojimas delegavimo įgaliojimais).

---

<sup>11</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

<sup>12</sup> 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, kuria panaikinama Tarybos direktyva 96/98/EB (OL L 257, 2014 8 28, p. 146).

<sup>13</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 47).



### **Sertifikatai**

13 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant patikslinti, kad keleivinio laivo saugos sertifikatas pagal šią direktyvą išduodamas tik laivams, atitinkantiems šios direktyvos reikalavimus, ir taip pat patikslinti, kad šiame sertifikate turi būti nurodytos visos 9 straipsnyje numatytos priemonės, ne tik išimtys.

### **Tarptautinis aspektas**

14 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant jį suderinti su Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo nuostatomis dėl atstovavimo išorės lygmeniu.

### **Vertinimo nuostatos**

16 a straipsnis įterpiamas siekiant nustatyti vertinimo nuostatas.

## Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA****kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,  
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,  
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,  
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,  
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>14</sup>,  
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>15</sup>,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

- (1) siekiant išlaikyti aukštą saugos lygį, kuris užtikrinamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/45/EB<sup>16</sup> nustatytais bendrais saugos standartais, ir vienodas veiklos sąlygas, reikėtų patobulinti tos direktyvos taikymą. Direktyva 2009/45/EB turėtų būti taikoma tik keleiviniams laivams, kuriems skirti ja nustatyti saugos standartai. Todėl iš jos taikymo srities reikėtų išbraukti įvairių kitų rūšių laivus, kaip antai tenderius, burlaivius ar laivus, kuriais transportuojamas parengtas personalas, kurio darbas susijęs su laivo ar su jūroje esančių įrenginių eksploatacija;
- (2) įgyvendinant Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT)<sup>17</sup> paaiškėjo, kad ne visos valstybės narės aliumininius laivus sertifikuoja pagal Direktyvą 2009/45/EB. Todėl susidaro nelygios sąlygos ir negali būti pasiektas tikslas užtikrinti bendrą aukšto lygio saugą Sąjungos viduje keliaujantiems keleiviams. Siekiant išvengti nevienodo taikymo, kurį lemia skirtingai suprantama direktyvos taikymo sritis, susijusi su aliuminio kaip lygiavertės medžiagos apibrėžtimi ir atitinkamų gaisrinės saugos standartų taikomumu, reikėtų aiškiau išdėstyti lygiavertės medžiagos apibrėžtį;
- (3) siekiant didesnio teisinio aiškumo ir nuoseklumo, keletą apibrėžčių ir nuorodų reikėtų atnaujinti ir dar labiau suderinti su susijusiomis tarptautinėmis bei Sąjungos taisyklėmis. Tačiau tai turėtų būti daroma atidžiai, kad nebūtų pakeista esama taikymo sritis ir Direktyva 2009/45/EB užtikrinamas saugos lygis. Visų pirma, tradicinio laivo apibrėžtis turėtų būti geriau suderinta su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje

<sup>14</sup> OL C , , p. .

<sup>15</sup> OL C , , p. .

<sup>16</sup> 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

<sup>17</sup> COM(2015) 508.

2002/59/EB<sup>18</sup> pateikta apibrėžtimi, tačiau paliekant esamus kriterijus dėl statybos metų ir medžiagos, iš kurios jis pagamintas, rūšies. Pramoginės jachtos ir pramoginio laivo apibrėžtis turėtų būti labiau suderinta su Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencija) nuostatomis;

- (4) atsižvelgiant į proporcingumo principą, dabartinius remiantis SOLAS konvencija nustatytus norminius reikalavimus sunku pritaikyti mažiems keleiviniams laivams, kurių ilgis nesiekia 24 metrų. Be to, maži laivai dažniausiai statomi iš kitų medžiagų nei plienas, todėl labai nedidelė dalis tokių laivų sertifikuoti pagal Direktyvą 2009/45/EB. Kadangi nėra konkrečių saugos problemų ir direktyva nustatytų tinkamų standartų, ji neturėtų būti taikoma trumpesniems nei 24 metrų ilgio laivams – šiems specialius saugos standartus turėtų nustatyti valstybės narės, nes jos gali geriau įvertinti vietines šių laivų navigacijos sąlygas, susijusias su atstumu iki kranto ar uosto ir oro sąlygomis;
- (5) siekiant dar labiau supaprastinti Direktyvoje 2009/45/EB pateiktas jūros zonų apibrėžtis ir kuo labiau sumažinti trukdžių valstybėms narėms, pertekliniai arba netinkami kriterijai turėtų būti pašalinti. Išlaikant saugos lygį, jūros zonų, kuriose gali plaukioti C ir D klasės laivai, apibrėžtį reikėtų supaprastinti jūros zonas apibrėžiant be kriterijų „po laivo avarijos keleiviai gali išsilaipinti“ ir „atstumas iki prieglobsčio vietos“. Konkrečios pakrantės tinkamumas būti prieglobsčio vieta yra dinamiškas parametras, kurį kiekvienu konkrečiu atveju turi įvertinti valstybė narė ir prireikus į konkretaus laivo keleivinio laivo saugos sertifikatą turi būti įrašomi visi veiklos apribojimai, susiję su atstumu nuo prieglobsčio vietos;
- (6) siekiant pašalinti nenumatytas dabartinių nuostatų neigiamas pasekmes – tai yra, kad pertvarkyti krovininiai laivai negali būti laikomi naujais keleiviniais laivais – reikėtų patikslinti, kad pertvarkymo reikalavimai taikomi visiems laivams, ne tik eksploatuojamiems keleiviniams laivams;
- (7) siekiant daugiau skaidrumo ir kad valstybėms narėms būtų lengviau pranešti apie išimtis, atitikmenis ir papildomas saugos priemones, Komisija turėtų sukurti ir tvarkyti tam skirtą duomenų bazę. Joje turėtų būti saugomos praneštos priemonės – tiek jų projektai, tiek jau patvirtintos priemonės;
- (8) atsižvelgiant į pakeitimus, padarytus Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo, reikėtų atitinkamai atnaujinti Komisijai suteikiamus įgaliojimus įgyvendinti Direktyvą 2009/45/EB. Įgyvendinimo aktai turėtų būti priimami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011<sup>19</sup>;
- (9) siekiant atsižvelgti į tarptautinius pokyčius ir patirtį ir padidinti skaidrumą, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl tarptautinių priemonių pakeitimų neįtraukimo į šios direktyvos taikymo sritį, jei to reikia atitinkamu atveju, taip pat dėl techninių reikalavimų atnaujinimo ir dėl Komisijos duomenų bazės, kurioje saugomi valstybių narių pranešimai apie išimtis ir prašymus taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą pagal šią direktyvą, naudojimosi sąlygų. Itin svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą

<sup>18</sup> 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

<sup>19</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

Komisija tinkamai konsultuotąsi, be kita ko, su ekspertais, ir kad tos konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti rengiant deleguotuosius aktus, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o šiems sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

- (10) siekiant sukurti vienodas veiklos sąlygas keleiviniams laivams, plaukiojantiems iš Sąjungos uostų ir į juos, nepriklausomai nuo jų reisų pobūdžio, Sąjungos veiksmai siekiant paspartinti TJO dedamas pastangas persvarstyti SOLAS konvencijos taisykles turėtų būti suderinti su Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo;
- (11) atsižvelgiant į visą stebėsenos ciklą, kurį sudaro Europos jūrų saugumo agentūros atstovų apsilankymai, Direktyvos 2009/45/EB įgyvendinimą Komisija turėtų įvertinti ne vėliau kaip [septyneri metai nuo datos, nurodytos 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje] ir apie jo rezultatus pranešti Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą šiam vertinimui reikiamą informaciją;
- (12) todėl Direktyva 2009/45/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

*1 straipsnis*  
**Direktyvos 2009/45/EB pakeitimai**

Direktyva 2009/45/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
  - (a) a punktas pakeičiamas taip:
    - „a) tarptautinės konvencijos – toliau nurodytos konvencijos su pakeitimais, t. y., naujausios jų redakcijos:
      - i) 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974 m. SOLAS konvencija);
      - ii) 1966 m. Tarptautinė krovos žymių konvencija ir jos protokolai;“;
  - (b) b punktas pakeičiamas taip:
    - „b) Neapgadinto laivo stovumo kodeksas – „Visų tipų laivų, kuriems galioja TJO dokumentai, neapgadinto laivo stovumo kodeksas“, išdėstytas 1993 m. lapkričio 4 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.749 (18) naujausioje redakcijoje, arba „2008 m. Tarptautinis neapgadinto laivo stovumo kodeksas“, išdėstytas 2008 m. gruodžio 4 d. TJO rezoliucijos MSC.267(85) naujausioje redakcijoje;“;
  - (c) g punkto ii papunktis pakeičiamas taip:
    - „ii) jų didžiausias greitis, apibrėžtas 1994 m. Greitaeigių laivų kodekso 1.4.30 taisyklėje ir 2000 m. Greitaeigių laivų kodekso 1.4.38 taisyklėje, yra mažesnis nei 20 mazgų;“;
  - (d) m punktas pakeičiamas taip:

- „m) laivapriekio aukštis – 1966 m. Tarptautinės krovos žymių konvencijos 39 taisyklėje apibrėžtas laivapriekio aukštis;“;
- (e) r punktas pakeičiamas taip:
- „r) uosto akvatorija – tai ne pagal 4 straipsnio 2 dalį į sąrašą įtraukta jūros zona, o valstybių narių apibrėžtas kitas plotas, apimantis atokiausius stacionarius uosto statinius, sudarantis vientisą uosto sistemos dalį arba plytintis iki gamtinėmis aplinkos ypatybėmis, saugančiomis upės žiotis ar panašų apsaugotą plotą, apibrėžtų ribų;“;
- (f) s punktas išbraukiamas;
- (g) u punktas pakeičiamas taip:
- „u) uosto valstybė – valstybė narė, į kurios uostą (-us) arba iš kurios uosto (-ų) su kitos nei ta valstybė narė valstybės narės vėliava plaukiojantis laivas išplaukia į jūrinius vidaus maršrutus ar sugrįžta iš jų;“;
- (h) v punktas pakeičiamas taip:
- „v) pripažinta organizacija – organizacija, pripažinta pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009\*;
- 
- \* 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 11).“;
- (i) y punktas pakeičiamas taip:
- „y) ribotos judėsenos asmuo – bet kuris asmuo, turintis tam tikrų sunkumų naudojantis viešuoju transportu, įskaitant vyresnio amžiaus asmenis, neįgalius asmenis, asmenis su jusliniais sutrikimais ir besinaudojančiuosius neįgaliųjų vežimėliais, nėščias moteris ir asmenis, lydinčius mažus vaikus;“;
- (j) papildoma šiais punktais:
- „z) burlaivis – laivas, kuris visų pirma varomas burėmis, net jei jame kaip pagalbinės arba avarijos atvejui sumontuotos mechaninio varymo priemonės;
- za) lygiavertė medžiaga – aliuminio lydinys arba bet kuri kita nedegioji medžiaga, kurios struktūros ir sandarumo savybės išliepsnojimo temperatūros standartinio bandymo pabaigoje atitinka plieno struktūros ir sandarumo savybes dėl joje naudojamos izoliacijos;
- zb) standartinis išliepsnojimo temperatūros bandymas – bandymas, kai bandymo krosnyje atitinkamų pertvarų ir denių pavyzdžiai veikiami temperatūra, beveik atitinkančia standartinę laiko ir temperatūros kreivę pagal bandymo metodą, nurodytą 2010 m. Tarptautinį atsparumo ugniai bandymo procedūrų taikymo kodeksą, pateiktą 2010 m. gruodžio 3 d. TJO rezoliucijos MSC.307(88) naujausioje redakcijoje;
- zc) tradiciniai laivai – visų rūšių istoriniai keleiviniai laivai, suprojektuoti iki 1965 m., ir daugiausia iš originalių medžiagų pastatytos jų kopijos, įskaitant laivus, skirtus tradiciniam jūreivystės menui skatinti ir remti,

kurie kartu yra tikri kultūros paminklai, naudojami tradiciniais jūreivystės principais ir būdais;

- zd) pramoginė jachta, arba pramoginis laivas – bet kuriuo būdu varomas laivas be krovinio, kuriuo ne komerciniais tikslais plukdoma ne daugiau kaip 12 keleivių;
- ze) tenderis – laive turima valtis, skirta daugiau kaip 12 keleivių iš stovinčio laivo perkelti į krantą ir atgal;
- zf) esminis remontas, modifikavimas ar rekonstrukcija – bet kuris iš šių veiksmų:
  - bet koks pertvarkymas, kuriuo labai pakeičiami laivo matmenys, pvz., pailginimas įmontuojant papildomą vidurinę laivo dalį,
  - bet koks pertvarkymas, kuriuo labai pakeičiamas didžiausias leistinas vežti laivu keleivių skaičius, pvz., transporto priemonių denis pertvarkomas į gyvenamąsias patalpas keleiviams,
  - bet koks pertvarkymas, kuriuo labai pailginama laivo eksploatavimo trukmė, pvz., suremontuojamos visos vieno denio keleivių gyvenamosios patalpos,
  - bet kurio tipo laivo pertvarkymas į keleivinį laivą.“;

(2) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

*„3 straipsnis*  
**Taikymo sritis**

1. Ši direktyva taikoma šiems keleiviniams laivams, nepaisant jų vėliavos, kai jie plaukia jūriniais vidaus maršrutais:

- (a) 24 metrų ir ilgesniems naujiems ir eksploatuojamiems keleiviniams laivams;
- (b) greitaeigiams keleiviniams laivams.

Kiekviena valstybė narė, kaip uosto valstybė, užtikrina, kad keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, plaukiojantys su valstybės, kuri nėra valstybė narė, vėliava prieš leidžiant jiems toje valstybėje narėje plaukioti jūriniais vidaus maršrutais visiškai atitiktų šios direktyvos reikalavimus.

2. Ši direktyva netaikoma

- (a) laivams, kurie yra:
  - i) karo laivai ir kariniai transporto laivai;
  - ii) burlaiviai ir ne mechaninėmis priemonėmis varomi laivai;
  - iii) laivai, kurie pagaminti iš kitos medžiagos nei plienas ar lygiavertė medžiaga ir kuriems netaikomi greitaeigių laivų (Rezoliucija MSC 36 (63) arba MSC.97(73)) ar laivų su oro pagalve ar su povandeniniais sparnais (Rezoliucija A.373 (X)) standartai;
  - iv) paprastos konstrukcijos mediniai laivai;
  - v) tradiciniai laivai;
  - vi) pramoginės jachtos;

- vii) vien uosto akvatorijose plaukiojantys laivai;
  - viii) laivai, nurodyti Specialios paskirties laivų saugos kodekso (nustatytas 2008 m. gegužės 13 d. TJO rezoliucija MSC.266(84)) (naujausios redakcijos) I skyriaus 1.2.3 taisyklėje, arba
  - ix) tenderiai;
- (b) greitaeigiams laivams, kurie yra:
- i) karo laivai arba kariniai transporto laivai;
  - ii) pramoginiai laivai;
  - iii) vien uosto akvatorijose plaukiojantys laivai arba
  - iv) laivai, nurodyti Specialios paskirties laivų saugos kodekso (nustatytas 2008 m. gegužės 13 d. TJO rezoliucija MSC.266(84)) (naujausios redakcijos) I skyriaus 1.2.3 taisyklėje.“;
- (3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Pagal jūros zoną, kurioje plaukioja, keleiviniai laivai priskiriami šioms klasėms:

„A klasė“	Jūriniais vidaus maršrutais, neskirtais B, C ir D klasės keleiviniams laivams, plaukiojantis keleivinis laivas.
„B klasė“	Jūriniais vidaus maršrutais plaukiojantis keleivinis laivas, kuris bet kuriame maršruto taške nuo kranto linijos nenutolsta daugiau kaip per 20 mylių, atsižvelgiant į vidutinį jūros potvynio aukštį.
„C klasė“	Jūros zonų, kuriose vienerių metų laikotarpį plaukiojant visus metus arba tiksliai apibrėžtą metų laikotarpį, kai laivai plaukioja tik nustatytą laiką (pvz., vasarą) didesnių kaip 2,5 metrų aukščio bangų tikimybė mažesnė nei 10 %, jūriniais vidaus maršrutais plaukiojantis keleivinis laivas, kuris bet kuriame maršruto taške nuo kranto linijos nutolsta ne daugiau kaip per 5 mylias, atsižvelgiant į vidutinį jūros potvynio aukštį.
„D klasė“	Jūros zonų, kuriose vienerių metų laikotarpį plaukiojant visus metus arba tiksliai apibrėžtą metų laikotarpį, kai laivai plaukioja tik nustatytą laiką (pvz., vasarą) didesnių kaip 1,5 metrų aukščio bangų tikimybė mažesnė nei 10 %, jūriniais vidaus maršrutais plaukiojantis keleivinis laivas, kuris bet kuriame maršruto taške nuo kranto linijos nutolsta ne daugiau kaip per 3 mylias, atsižvelgiant į vidutinį jūros potvynio aukštį.

“;

(b) 2 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) įdiegia ir prireikus atnaujina jos jurisdikcijai priklausančių jūros zonų sąrašą, nustatydamą jūros zonos, kurioje gali plaukioti D klasės laivai, vidinę ribą, taip pat visus metus naudojamų zonų ribas ir, kai tinkama, apribojimus dėl periodinio laivų klasių naudojimo pagal 1 dalyje nustatytus klasių kriterijus;“;

(4) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

Kiekviena valstybė narė, naudodamasi savo kaip uosto valstybės įgaliojimais, pripažįsta jūriniais vidaus maršrutais plaukiojančiam greitaeigiam keleiviniam laivui kitos valstybės narės išduotą greitaeigio laivo saugos sertifikatą ir leidimą plaukioti arba 13 straipsnyje nurodytą jūriniais vidaus maršrutais plaukiojantiems keleiviniams laivams kitos valstybės narės išduotą keleivinio laivo saugos sertifikatą.“;

(b) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Uosto valstybė, laikydamasi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB\* nuostatų, gali apžiūrėti jūriniais vidaus maršrutais plaukiojančią keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą ir patikrinti jų dokumentus.

4. Laivų įrenginiai, atitinkantys Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/90/ES\*\* nustatytus reikalavimus, laikomi atitinkančiais šia direktyva nustatytus reikalavimus.

---

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

\*\* 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, kuria panaikinama Tarybos direktyva 96/98/EB (OL L 257, 2014 8 28, p. 146).“;

(5) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas pakeičiamas taip:

„a) jų korpuso, pagrindinių ir pagalbinių mechanizmų, elektros energijos ir automatinų įrenginių konstrukcija ir priežiūra atitinka standartus, kuriais būtina remtis atliekant klasifikavimą pagal pripažintos organizacijos taisykles arba pagal joms lygiavertes taisykles, kurias administracija taiko laikydamasi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/15/EB\* 11 straipsnio 2 dalies;

---

\* 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 47).“;

ii) c punktas išbraukiamas;



- (b) 2 dalies b punkto ii papunktis išbraukiamas;
- (c) 3 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) c ir d punktai pakeičiami taip:
- „c) eksploatuojami C ir D klasių keleiviniai laivai atitinka konkrečius atitinkamus šios direktyvos reikalavimus, o dėl dalykų, kuriems tokie reikalavimai netaikomi, – atitinka vėliavos valstybės administracijos taisykles; tokiomis taisyklėmis užtikrinamas I priedo II-1 ir II-2 skyriuose išdėstytas lygiavertis saugos lygis, atsižvelgiant į tų jūros zonų, kuriose tokių klasių laivai gali plaukioti, konkrečias vietines plaukiojimo sąlygas;
- prieš leisdama eksploatuojamiems C ir D klasės laivams uosto valstybėje reguliariai plaukioti jūriniais vidaus maršrutais, vėliavos valstybės administracija dėl tokių taisyklių gauna uosto valstybės sutikimą;
- d) jeigu valstybė narė laikosi nuomonės, kad uosto valstybės administracijos pagal šios dalies c punktą reikalaujamos taisyklės nepagrįstos, ji nedelsdama apie tai praneša Komisijai. Komisija, priimdama įgyvendinimo aktą, nusprendžia, ar uosto valstybės administracijos taisyklės yra pagrįstos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 11 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;
- ii) e ir f punktai išbraukiami;
- (d) 4 dalis iš dalies keičiama taip:
- i) a punkto trečia įtrauka pakeičiama taip:
- „— jie visiškai atitinka Laivo su oro pagalve ar su povandeniniais sparnais saugos kodekso (DSC kodeksas), išdėstyto TJO rezoliucijos A.373(10) naujausioje redakcijoje nustatytus reikalavimus;“;
- ii) c punktas pakeičiamas taip:
- „c) greitaeigių keleivinių laivų ir jų įrenginių statyba bei gamyba ir priežiūra atitinka pripažintos organizacijos taikomas greitaeigių laivų klasifikavimo arba lygiavertes taisykles, kurias, laikydamasi Direktyvos 2009/15/EB 11 straipsnio 2 dalies, taiko administracija.“;
- (e) pridedamos 5 ir 6 dalys:
- „5. Naujų ir eksploatuojamų laivų esminis remontas, modifikavimas ar rekonstrukcija ir vėlesnis jų įrengimas atitinka 2 dalies a punkte nurodytus naujiems laivams taikomus reikalavimus; laivo modifikavimas, skirtas tik pagerinti laivo patvarumą, nelaikomas esmine laivo rekonstrukcija.
6. Iš lygiavertės medžiagos iki šios direktyvos įsigaliojimo pagaminti laivai jos reikalavimus turi atitikti nuo [5 metai po datos, nurodytos 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje].“;

(6) 7 straipsnio 2 dalis išbraukiama;

- (7) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 3 dalies antra pastraipa išbraukiama;
  - (b) 4 dalis išbraukiama;
- (8) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Laikydamosi 4 dalyje nustatytos tvarkos valstybė narė gali priimti priemones, leidžiančias taikyti tam tikrų šios direktyvos reikalavimų atitikmenis, jeigu tokie atitikmenys bent jau ne mažiau veiksmingi nei tokie reikalavimai.“;
  - (b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. 1, 2 ar 3 dalies nuostatomis besinaudojanti valstybė narė imasi veiksmų laikydamosi šios dalies antros–penktos pastraipos.

Valstybė narė praneša Komisijai apie jos ketinamas priimti priemones, įskaitant tiek būtinų detalių, kad jomis būtų galima patvirtinti, kad išlaikomas pakankamas saugos lygis.

Jeigu per šešis mėnesius nuo pranešimo dienos Komisija, priimdama įgyvendinimo aktą, nusprendžia, kad siūlomos priemonės yra nepagrįstos, minėtoji valstybė narė turi pakeisti siūlomas priemones arba jų nepriimti. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 11 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Priimtos priemonės išdėstomos atitinkamuose nacionalinės teisės aktuose ir pateikiamos Komisijai bei kitoms valstybėms narėms.

Antroje ir ketvirtoje pastraipoje nurodytos priemonės pateikiamos naudojantis duomenų baze, kurią tuo tikslu sukuria ir tvarko Komisija. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl šios duomenų bazės prieigos sąlygų.“;
  - (c) 5 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) Komisija, priimdama įgyvendinimo aktą, nusprendžia, ar valstybės narės sprendimas laikinai nutraukti tokio laivo plaukiojimą arba nustatyti papildomas priemones yra pagrįstas dideliu pavojumi gyvybės, turto ar aplinkos saugai, ir, jei laikinas nutraukimas ar priemonės yra nepagrįstos, reikalauja, kad atitinkama valstybė narė atšauktų laikiną nutraukimą ar priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 11 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;
- (9) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 1 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) konkrečias nuorodas į tarptautines konvencijas ir TJO rezoliucijas, pateiktas 2 straipsnio g, m ir q punktuose, 3 straipsnio 2 dalies a punkte, 6 straipsnio 1 dalies b punkte ir 6 straipsnio 2 dalies b punkte.“;
  - (b) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytų dalinių pakeitimų priėmimo.

4. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama ši direktyva, siekiant į jos taikymo sritį neįtraukti 2 straipsnyje nurodytų tarptautinių priemonių pakeitimų tik tais atvejais, kai remiantis Komisijos atliktu vertinimu, yra akivaizdi rizika, kad tarptautinės priemonės pakeitimu būtų sumažintas Sąjungos jūrų teisės aktais nustatytas jūrų saugos, taršos iš laivų prevencijos arba gyvenimo bei darbo laivuose sąlygų apsaugos standartas arba tas pakeitimas būtų su juo nesuderinamas.“;

(10) įterpiamas šis 10a straipsnis:

*„10a straipsnis*  
**Įgaliojimų delegavimas**

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti 9 straipsnio 4 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje ir 10 straipsnio 4 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.
2. 9 straipsnio 4 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje ir 10 straipsnio 4 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [įsigaliojimo datos].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 9 straipsnio 4 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje ir 10 straipsnio 4 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 9 straipsnio 4 dalį, 10 straipsnio 3 dalį ar 10 straipsnio 4 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.
7. 10 straipsnio 4 dalyje numatytas deleguotasis aktas, kuriuo į šios direktyvos taikymo sritį neįtraukiamas koks nors tarptautinių priemonių pakeitimas, priimamas likus bent trims mėnesiams iki tarptautiniu mastu nustatyto nebylaus atitinkamo pakeitimo priėmimo laikotarpio pabaigos arba to pakeitimo įsigaliojimo. Laikotarpiu iki tokio deleguotojo akto įsigaliojimo valstybės narės susilaiko nuo bet kokios iniciatyvos, kuria siekiama pakeitimą integruoti į nacionalinę teisę arba taikyti atitinkamos tarptautinės priemonės pakeitimą.“;

(11) 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Tais atvejais, kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011\* 5 straipsnis.

---

\* 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

- (b) 3 dalis išbraukiama;
- (12) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 1 dalis pakeičiama taip:
- „1. Kiekvieną keleivinį laivą vėliavos valstybės administracija apžiūri, kaip nustatyta a, b ir c punktuose:
- a) pirminė apžiūra atliekama prieš laivui pradėdant plaukiojimą;
- b) periodiškai apžiūra atliekama vieną kartą per 12 mėnesių; taip pat
- c) prireikus atliekamos papildomos apžiūros.
- (b) 2 dalis išbraukiama;
- (13) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 1 dalis pakeičiama taip:
- „1. Visiems naujiems ir eksploatuojamiems keleiviniams laivams, atitinkantiems šios direktyvos reikalavimus, laikantis šios direktyvos išduodamas keleivinio laivo saugos sertifikatas. Šio sertifikato forma nustatyta II priede. Šį sertifikatą po pirminės apžiūros, aprašytos 12 straipsnio 1 dalies a punkte, išduoda vėliavos valstybės administracija.“;
- (b) 3 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:
- „Prieš greitaeigiam keleiviniam laivui išduodama leidimą plaukiojimą uosto valstybės jūriniais vidaus maršrutais, vėliavos valstybės administracija susitaria su uosto valstybe dėl visų laivų plaukiojimo sąlygų toje valstybėje. Visas šias sąlygas vėliavos valstybės administracija įrašo leidime plaukiojimą.“;
- (c) 4 dalis pakeičiama taip:
- „4. Papildomos saugos priemonės, atitikmenys ir išimtys, suteikti laivams pagal 9 straipsnio 1, 2 ir 3 dalių nuostatas, įrašomi į laivo sertifikatą.“;
- (14) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

#### *„14 straipsnis*

#### **1974 m. SOLAS konvencijos taisyklės**

1. Dėl tarptautiniais maršrutais plaukiojančių laivų Sąjunga pateikia siūlymus TJO paspartinti TJO atliekamą naujausios redakcijos 1974 m. SOLAS konvencijos taisyklių, kuriose išdėstyti administracijos nuožūrai palikti klausimai, peržiūrą, parengti suderintus šių taisyklių aiškinimus ir priimti atitinkamus jų pakeitimus.
2. 1 dalyje nurodyti siūlymai teikiami TJO remiantis I priede nustatytais suderintomis taisyklėmis.“;

(15) Įterpiamas šis 16a straipsnis:

*„16a straipsnis*  
**Peržiūra**

Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą ir to vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip [septyneri metai po 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytos datos].“;

(16) I priedas iš dalies keičiamas taip:

(a) II-2 skyriaus A dalies 13.1 punkto šeštasis sakinyss pakeičiamas taip:

„Kai laivas jūriniais vidaus maršrutais plaukioja kitoje valstybėje narėje, parengiamas vertimas į jos valstybinę kalbą, jeigu ši kalba yra ne anglų ir ne prancūzų.“;

(b) III skyriaus 2 dalies lentelės 1 išnašos pirmos pastraipos įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:

Plūdriosios gelbėjimo priemonės gali būti gelbėjimosi valtyss arba gelbėjimo plaustai arba abiejų šių priemonių derinys, atitinkantys III skyriaus 2 taisyklės .2 punkto nuostatas. Tuo atveju, kai tai pateisinama atsižvelgiant į saugų plaukiojimo pobūdį ir (arba) palankias plaukiojimo rajono oro sąlygas, atsižvelgdama į TJO MSC/Aplink.1046 rekomendacijas, vėliavos valstybės administracija gali leisti naudoti, jeigu uosto valstybė narė tam neprieštarauja.“.

*2 straipsnis*  
**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [12 mėnesių nuo įsigaliojimo] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Jos taiko šias nuostatas nuo [12 mėnesių nuo įsigaliojimo].

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

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

*3 straipsnis*  
**Įsigaliojimas**

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

*4 straipsnis*

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkas*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*