



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gegužės 24 d.
(OR. en)

9113/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0159 (NLE)

MAR 67

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gegužės 23 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 314 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS REKOMENDACIJOS dėl trumpesnių nei 24 metų ilgio keleivinių laivų saugos tikslų ir funkcinų reikalavimų

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 314 final.

Pridedama: COM(2018) 314 final



Briuselis, 2018 05 23
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS REKOMENDACIJA

dėl trumpesnių nei 24 metrų ilgio keleivinių laivų saugos tikslų ir funkcinių reikalavimų

{SWD(2018) 238 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2017 m. gruodžio 20 d. įsigaliojo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB¹ pakeitimai, pagal kuriuos į jos taikymo sritį nuo 2019 m. gruodžio 21 d. nebeįtraukiami maži keleiviniai laivai (t. y. laivai, kurių ilgis neviršija 24 m). Tai padaryta pagal rekomendacijas, parengtas atlikus ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikrą pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT)².

Direktyva 2009/45/EB užtikrintas bendras aukštas saugos lygis visoje ES ir ji labai naudinga vidaus rinkai. Tačiau šio lygio nepavyko užtikrinti mažiems laivams (ne didesniems nei 24 metrų ilgio), dėl kurių nesuderinti keli svarbiausi saugos aspektai (ir tai rodo, kad sunku bendrai taikyti galiojančius griežtus standartus įvairiems mažiems laivams ir sąlygoms, kuriomis jie eksploatuojami ES). Taip pat paaiškėjo, kad dėl paslaugų, kurioms teikti tie laivai statomi, įvairovės projektai ir techniniai sprendimai taip pat labai įvairūs. Todėl sukurti bendrą išsamių taisyklių rinkinį itin sunku ir reikia taikyti kitokį reglamentavimo metodą.

Be to, pagal Direktyvą 2009/45/EB buvo sertifikuota tik apie 60 mažų plieninių laivų iš visų maždaug 1 950 mažų laivų. Taip yra todėl, kad didžioji dauguma mažų laivų šiuo metu statoma ne iš plieno (iš medžio – apie 1 000 laivų, iš kompozitinių medžiagų – apie 590 laivų, iš aliuminio – apie 170 laivų). Tokiems laivams nei ES, nei tarptautiniu lygmeniu jokių standartų arba lyginamųjų saugos rodiklių šiuo metu nėra. Kiekvienoje valstybėje narėje taikomas vis kitoks požiūris į jų saugos reglamentavimą, todėl priemonės, metodai ir aiškinimai skiriasi, o statyti laivus platesnei vidaus rinkai sudėtinga.

Nesant suderintų saugos standartų kyla didelių sunkumų, ypač mažesniems Europos laivų savininkams, kurių veikla remiasi naudotų mažų keleivinių laivų rinka (72 proc. iš maždaug 360 laivų savininkų, kurių laivams taikoma Direktyva 2009/45/EB, turi tik po vieną vidaus keleivinį laivą). Jeigu laivas nėra sertifikuotas pagal Direktyvą, iš principo turėtų būti taikomas tarpusavio pripažinimas. Tačiau praktiškai kiekvienas laivas yra beveik prototipas, t. y. laivas, pastatytas konkrečiu tikslu pagal būsimąjo savininko technines specifikacijas. Jeigu keičiama vėliava, laivą tenka modifikuoti ir sertifikuoti iš naujo, todėl patiriama papildomų išlaidų.

Kaip nurodyta kartu teikiamame tarnybų darbiniam dokumente, iš nelaimingų atsitikimų statistinių duomenų po 2011 m. nematyti jokio neišvengiamo pavojaus saugai. 2011–2017 m. Europos informacinėje bazėje apie avarijas jūroje (EMCIP) buvo užregistruoti 555 su mažais vidaus keleiviniais laivais, kuriems direktyva netaikoma, susiję nelaimingi atsitikimai, per kuriuos 165 asmenys buvo sužaloti ir 11 žuvo. Tai reiškia, kad per 100 nelaimingų atsitikimų žūva maždaug 2 asmenys ir per 3 nelaimingus atsitikimus vienas asmuo sužalojamas.

Vis dėlto, kadangi tam tikrų reikalavimų (pvz., dėl mažų laivų skirstymo į pakategorės) kai kuriose valstybėse nėra arba reikalavimai, pavyzdžiui, dėl ugniai atsparios izoliacijos, skiriasi, reikia nuodugniau vertinti pasiektą saugos lygį (kurį lemia papildomos priemonės, pritaikytos prie vietos ir geofizinių sąlygų, kaip antai laivybos apribojimų).

¹ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2108, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 315, 2017 11 30, p. 40–51).

² COM(2015) 508.

Siūlomais saugos tikslais ir funkciniais reikalavimais mažiems keleiviniams laivams, kurių ilgis neviršija 24 m, numatomi rekomenduojami tokių laivų saugos principai, kuriais, jeigu valstybės narės juos priimtų ir plėtotų, būtų galima remtis formuojant bendresnį požiūrį į mažų keleivinių laivų, plaukiojančių vidaus reisiais ES vandenyse, saugą.

Toks naujas požiūris, grindžiamas ne griežtais reikalavimais, o veiklos rezultatais, užtikrintų tam tikrą veiksmų laisvę prireikus prisitaikyti prie vietos aplinkybių ir skatinti naujoviškus projektus. Jis taip pat geriau atspindėtų mažų keleivinių laivų, kurie labiau priklauso nuo vietos veiklos sąlygų, projektų, medžiagų ir eksploatavimo būdų įvairovę.

Tad pasiūlymu siekiama paraginti valstybes nars mažiems keleiviniams laivams pradėti taikyti rekomenduojamą veiklos rezultatais grindžiamą požiūrį į saugą.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pasiūlymas visiškai atitinka Direktyvą (ES) 2017/2108, ypač jos 8 konstatuojamąją dalį, kurioje teisės aktų leidėjai Komisijos prašo kuo greičiau priimti gaires dėl mažų keleivinių laivų, kad nustatydamos savo nacionalinius saugos standartus valstybės narės galėtų į jas atsižvelgti. Tose gairėse prireikus turėtų būti atsižvelgiama į visus tarptautinius susitarimus ir Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) konvencijas ir neturėtų būti nustatoma papildomų reikalavimų, viršijančių jau taikomas tarptautines taisykles. Tikslas – sukurti pagrindą bendresniam požiūriui į mažų keleivinių laivų, plaukiojančių vidaus reisiais ES vandenyse, saugą.

Pasiūlymas visiškai suderinamas su REFIT tinkamumo patikros rekomendacijomis dėl mažiems laivams skirtų gairių arba standartų nustatymo remiantis funkciniais reikalavimais, vykdomais siekiant sukurti tikslais grindžiamų standartų sistemą. Rekomendacija pirmiausia grindžiama įgyta patirtimi ir tarptautiniu lygmeniu padarytomis išvadomis veikiant TJO sistemoje.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu įgyvendinama Komisijos geresnio reglamentavimo darbotvarkė užtikrinant, kad ES veiksmas būtų būtini, kurtų pridėtinę vertę ir neatsiliktų nuo politinės, visuomenės ir technologinės plėtros. Juo taip pat įgyvendinami 2018 m. Jūrų transporto strategijos³ tikslai užtikrinant, be kita ko, kokybiškas reguliariais reisiais teikiamas keleivinių keltų paslaugas ES viduje.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Pasiūlymas grindžiamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 292 straipsniu, pagal kurį Taryba priima rekomendacijas remdamasi Komisijos pasiūlymu, kartu su SESV 100 straipsnio 2 dalimi, kurioje numatytos su jūrų transportu susijusios priemonės.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Šia iniciatyva siekiama palengvinti laivų perkėlimą iš vieno nacionalinio registro į kitą ir leisti konkuruoti vienodomis sąlygomis nesumažinant saugos lygio. Taip pat numatomas rekomenduojamas bendras ES saugos lygis mažiems keleiviniams laivams, plaukiojantiems

³ 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).

vidaus reisais ES vandenyse. Nė vieno iš šių tikslų negalima pasiekti imantis vienašalių valstybių narių lygmens veiksmų.

- **Proporcingumo principas**

Rekomendacijoje valstybėms narėms siūlomas neprivalomas mažų keleivinių laivų saugos lygio lyginamasis rodiklis, kuriuo, jeigu valstybės narės nuspręstų vadovautis bendrais saugos tikslais ir funkciniais reikalavimais, būtų siunčiamas aiškus signalas dėl vidaus rinkos potencialo ir kuriuo būtų galima toliau remtis. Atlikus REFIT tinkamumo patikrą rekomenduojama veiklos rezultatais grindžiama mažiems keleiviniams laivams skirtų standartų sistema, kaip vienintelis reglamentavimo metodas, kuris būtų proporcingas ir turėtų ES pridėtinės vertės. Toks požiūris užtikrina tam tikrą veiksmų laisvę prireikus prisitaikyti prie vietos aplinkybių ir skatina naujoviškus projektus.

- **Priemonės pasirinkimas**

Atsižvelgiant į siūlomo požiūrio naujoviškumą, jo sėkmingam įgyvendinimui itin svarbu tai, kad jo laikytųsi ES valstybės narės. Todėl siūlomi saugos tikslai ir funkciniai reikalavimai valstybėms narėms pateikiami kaip įkvepiantys patarimai ir gairės. Ši iniciatyva pateikiama kaip Komisijos pasiūlymas dėl Tarybos rekomendacijos, kad Taryba patvirtintų siūlomą požiūrį priimdama neprivalomą priemonę.

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

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Iniciatyva grindžiama rekomendacijomis, parengtomis atlikus tinkamumo patikrą pagal Komisijos Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT). Tinkamumo patikra parodė, kad pagrindiniai ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tikslai, susiję su keleivių sauga ir vidaus rinka, tebėra labai aktualūs. Tačiau tarp jų taip pat yra daug reikšmingų problemų, įskaitant galimybę rengti darniuosius standartus laivams, kurie yra pastatyti ne iš plieno arba lygiaverčių medžiagų ir kuriems netaikoma ES reglamentavimo sistema. Tinkamumo patikros rezultatai ir atitinkami tolesni veiksmai aprašyti Komisijos ataskaitoje.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Siūlomus saugos tikslus ir funkcinis reikalavimus mažiems keleiviniams laivams (Mažų keleivinių laivų vadovą)⁴ parengė Keleivinių laivų saugos (KLS) ekspertų grupė dalyvaujant nacionaliniams ekspertams ir suinteresuotosioms organizacijoms (šiuo tikslu grupė buvo išplėsta į ją įtraukiant suinteresuotuosius subjektus stebėtojus). Techninį darbą koordinavo Europos jūrų saugumo agentūra, kuri, be eilinių KLS ekspertų grupės ir šiuo tikslu sukurtos susirašinėjimo grupės posėdžių, 2017 m. lapkričio 13 d. surengė specialų praktinį seminarą.

Nors dauguma ekspertų iš nacionalinių kompetentingų institucijų ir suinteresuotųjų organizacijų remia šią iniciatyvą, kilo tam tikrų klausimų dėl jos poreikio ir pridėtinės vertės. Apžvalga ir atsakymai į šiuos klausimus išdėstyti kartu pateikiamame tarnybų darbiname dokumente.

Be to, 2017 m. liepos–lapkričio mėn. vyko konsultacijos internetu⁵. Tos konsultacijos buvo skirtos ekonominės veiklos vykdytojams, statantiems ir parduodantiems trumpesnius nei 24 metrų ilgio keleivinius laivus, kaip antai laivų statykloms, projektuotojams, savininkams ir

⁴ Iš pradžių parengtas darbinis pavadinimu „Mažų laivų kodeksas“.

⁵ Konsultacijų interneto svetainė: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

naudotojams. Konsultacijose savo nuožiūra galėjo dalyvauti ir visi kiti suinteresuotieji subjektai. Konsultacijos buvo pradėtos siekiant surinkti ekonominės veiklos vykdytojų, ypač mažų ir labai mažų, nuomones apie tai, kiek taikant bendras ES taisykles mažiems keleiviniams laivams būtų galima palengvinti mažų keleivinių laivų vidaus rinkos veikimą. Dar vienas konsultacijų tikslas – surinkti nefaktinių duomenų iniciatyvai palaikyti. Jos papildė pirmiau minėtas konsultacijas su nacionalinėmis institucijomis ir suinteresuotaisiais subjektais, kuriose daugiausia dėmesio skirta techniniam saugos tikslų ir pačių funkcinų reikalavimų rengimui.

Apskritai iš rezultatų matyti, kad iniciatyvai labai pritaria ekonominės veiklos vykdytojai (ir kai kurios nacionalinės administracijos, kurios taip pat pateikė atsakymus arba išdėstė savo poziciją) ir kad manoma, jog bendros ES mažų keleivinių laivų saugos taisyklės turės labai teigiamą arba teigiamą poveikį tokių laivų vidaus rinkos sukūrimui ir palaikymui, nes toje rinkoje bus skatinama konkurencija ir galbūt taip pat inovacijos. Savo bendrosiose pastabose respondentai pabrėžė, kad bet kokios bendros ES taisyklės turėtų būti grindžiamos jau galiojančia praktika ir turėtų būti pakankamai lanksčios, kad atitiktų vietos veiklos sąlygas ir turimas ekspertines žinias.

Atsižvelgiant į rekomenduojamo požiūrio naujoviškumą nuspręsta, kad priimti bendras ES taisykles dar per anksti. Norint toliau kurti bendrą veiklos rezultatais grindžiamą mažų keleivinių laivų saugos sistemą, reikėtų kartu su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais nustatyti ir įvertinti, kaip tai būtų galima padaryti ES lygmeniu ir kokią poveikį tai turėtų.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kalbant apie laivynų ir nelaimingų atsitikimų duomenis, ši iniciatyva grindžiama duomenimis, surinktais atliekant REFIT tinkamumo patikrą ir pateiktais Komisijos tarnybų darbiname dokumente „Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“, priimtame 2015 m. spalio 16 d.⁶ Taip pat vadovaujamasi išorės tyrimo, kuris buvo atliktas tinkamumo patikrai pagrįsti⁷, ir ankstesnio darbo šiuo klausimu rezultatais. Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) šiame procese teikė svarbią techninę pagalbą, įskaitant svarbiausios tokiems laivams taikomos praktikos apžvalgą.

- **Poveikio vertinimas**

Pasiūlyme nenustatoma konkrečių saugos standartų ar procedūrų, tad nesitikima, kad jis turės didelį tiesioginį poveikį, ir nėra politikos galimybių, kurias būtų galima įvertinti *ex ante*. Rekomenduojami saugos tikslai ir funkciniai reikalavimai parengti remiantis galiojančia praktika, dalyvaujant valstybių narių ekspertams ir suinteresuotosioms organizacijoms. Šiame etape jie pateikiami valstybėms narėms kaip įkvepiantys patarimai ir gairės siekiant parodyti, kad bendresnis požiūris į keleivinių laivų saugą yra įmanomas. Jokiu būdu nesiekama taikyti jų privaloma tvarka.

Kartu su pasiūlymu pateikiamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame aprašoma galiojanti praktika ir apibendrinama suinteresuotųjų subjektų pateikta informacija. Jeigu Komisija ateityje nuspręstų imtis su šia iniciatyva susijusių tolesnių veiksmų ir parengti konkrečius saugos standartus arba procedūras, bus atliktas poveikio vertinimas.

⁶ SWD(2015) 197.

⁷ „Tractebel“, 2015 m. Pagalbinis tyrimas atliekant tinkamumo patikrą. Keleivinių laivų saugos teisės aktų vertinimas (paskelbta „EU bookshop“: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Ši iniciatyva grindžiama vadinamąja veiklos rezultatais grindžiama standartų sistema, kuri atliekant REFIT tinkamumo patikrą buvo pripažinta vieninteliu reglamentavimo metodu, kuris būtų proporcingas ir turėtų ES pridėtinės vertės. Jeigu valstybės narės nuspręstų tokio tipo laivams taikyti bendrus ES lygmens saugos tikslus ir funkcinius reikalavimus, tai būtų aiškus signalas apie vidaus rinkos potencialą, kurį būtų galima plėtoti.

Atsižvelgiant į tai, kad šiame etape šia iniciatyva nesiekama apibrėžti jokių konkrečių saugos standartų ar procedūrų, ir į tai, kad sprendimą, ar jų laikytis, valstybės narės priims tik savo nuožiūra, manoma, kad įgyvendinant iniciatyvą nebus jokio tiesioginio kiekybiškai vertintino poveikio sutaupant lėšų ar įgyjant kitų pranašumų. Toks poveikis būtų kiekybiškai vertinamas, jeigu iniciatyva būtų sėkmingai pradėta įgyvendinti ir plėtojama toliau.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Jokios ataskaitų teikimo tvarkos nenumatoma.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Tokio pobūdžio iniciatyvai jokių aiškinamųjų dokumentų nereikia.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Kalbant apie siūlomų saugos tikslų ir funkcinių reikalavimų (Mažų keleivinių laivų vadovo) taikymo sritį, tikslas – įtraukti į ją visus trumpesnius nei 24 m ilgio mažus keleivinius laivus, nepriklausomai nuo to, iš kokios medžiagos jie pastatyti. Mažų keleivinių laivų vadovą nuspręsta kurti atsižvelgiant į galiojančius veiklos rezultatais grindžiamus reglamentavimo metodus; jis atitinka pirmąsias dvi Tarptautinės jūrų organizacijos tikslais grindžiamų standartų modelio pakopas ir patirtį taikant tą modelį.

Siūlomo Mažų keleivinių laivų vadovo struktūra atitinka saugos kategorijas ir pakategorės pagal galiojančias jūrų konvencijas ir kodeksus, t. y. saugos kategoriją (skyrius) ir saugos pakategorę (reglamentas), įskaitant a) funkcinių reikalavimų; b) pavojų, kurį siekiama pašalinti, ir c) veiksmingumo reikalavimą.

Iš patirties žinoma, kad apibrėžti atskirą tikslų rinkinį kiekvienam konkrečiam funkciniam reikalavimui palyginti nenaudinga. Todėl Mažų keleivinių laivų vadove tikslai ir funkciniai reikalavimai sujungti. Vis dėlto, remiantis ekspertų atsiliepimais, keli bendrieji tikslai skirti visam vadovui (o ne kiekvienam konkrečiam reikalavimui).

Funkciniai reikalavimai perimti iš turimų šaltinių arba parengti vadovaujantis patirtimi ir tarptautiniu, ir nacionaliniu lygmenimis, įskaitant 1974 m. SOLAS konvenciją, Tarptautinės jūrų organizacijos vykdomą darbą, Švedijos nacionalinę teisę ir ANEP 77 taisykles. Kai įmanoma, tie patys šaltiniai naudojami pavojams, kuriuos siekiama pašalinti, ir atitinkamiems veiksmingumo reikalavimams nustatyti. Funkcinių reikalavimų formuluotės buvo tobulinamos dalyvaujant ekspertams, kaip išsamiai aprašyta kartu teikiamame tarnybų

darbiniame dokumente. Išsiskyrus nuomonėms, buvo išrinktas sprendimas, kuriam pritarė dauguma ekspertų.

Galiausiai Mažų keleivinių laivų vadovas kruopščiai suformuluotas siekiant kuo labiau išvengti kokybinių formuluočių ir konkrečių techninių sprendimų, kad būtų viskas aišku ir kad nebūtų kliūčių inovacijoms.

Pasiūlymas

TARYBOS REKOMENDACIJA

dėl trumpesnių nei 24 metrų ilgio keleivinių laivų saugos tikslų ir funkcinų reikalavimų

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 292 straipsnį ir 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2017/2108⁸, kuri buvo priimta 2017 m. lapkričio 15 d., atsižvelgiant į ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikros pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) rekomendacijas⁹, į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB¹⁰ taikymo sritį neįtraukiami iš plieno arba lygiavertės medžiagos pagaminti trumpesni nei 24 metrų keleiviniai laivai (toliau – maži keleiviniai laivai). Šis pakeitimas taikomas nuo 2019 m. gruodžio 21 d.;
- (2) atlikus tinkamumo patikrą paaiškėjo, kad Direktyvoje 2009/45/EB įtvirtintus griežtus reikalavimus, parengtus remiantis 1974 m. Tarptautine konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – 1974 m. SOLAS konvencija), sunku pritaikyti mažiems keleiviniams laivams. Todėl, nesant konkrečių su sauga susijusių abejonių ir tinkamų standartų pagal Direktyvą 2009/45/EB, trumpesni nei 24 m ilgio laivai į tos direktyvos taikymo sritį neįtraukiami;
- (3) maži keleiviniai laivai dažniausiai gaminami iš kitų medžiagų, ne plieno, tad didžioji dalis tokio laivyno jau sertifikuota pagal nacionalinės teisės aktus. Valstybėse narėse taikomi skirtingi mažų keleivinių laivų saugos reglamentavimo metodai, todėl atsiranda saugos taisyklių ir standartų skirtumų. Tie skirtumai kelia gana didelių sunkumų, ypač Sąjungos mažų laivų savininkams, kurių veikla remiasi naudotų mažų keleivinių laivų rinka. Tai patvirtina ir atvirų konsultacijų, kuriose dalyvavusių respondentų dauguma buvo labai mažos arba mažosios įmonės, rezultatai. Surengus konsultacijas paaiškėjo, kad bendresnis požiūris į mažiems keleiviniams laivams taikomas saugos taisykles galėtų turėti teigiamą poveikį vidaus rinkos veikimui šioje srityje;
- (4) pramoginių laivų vidaus rinka sukurta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 94/25/EB¹¹, kuria visose valstybėse narėse suderinamos pramoginių laivų saugos

⁸ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2108, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 315, 2017 11 30, p. 40).

⁹ COM(2015) 508.

¹⁰ 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).

¹¹ Panaikinta ir pakeista 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/53/ES dėl pramoginių ir asmeninių laivų (OL L 354, 2013 12 28, p. 90).

charakteristikos ir taip pašalinamos kliūtys valstybių narių tarpusavio prekybai. Apie mažus keleivinius laivus to pasakyti negalima;

- (5) atlikus tinkamumo patikrą rekomenduojama sukurti veiklos rezultatais grindžiamą standartų sistemą, laikomą vienintele priemone, kuri būtų proporcinga ir galėtų Sąjungos lygmeniu sukurti pridėtinės vertės. Taikant tokį požiūrį būtų galima savo nuožiūra prireikus prisitaikyti prie vietos aplinkybių ir skatinti naujoviškų projektų kūrimą įsitikinus, kad laikomasi reikiamo saugos lygio. Palyginti su griežto reglamentavimo sistema, šis požiūris geriau atspindėtų mažų keleivinių laivų projektų, medžiagų ir eksploatavimo įvairovę ir tai, kad valstybės narės gali geriau įvertinti vietos apribojimus, susijusius su mažų keleivinių laivų laivyba, kalbant apie atstumą iki pakrantės arba uosto ir oro sąlygas;
- (6) kartu su šia rekomendacija pateikiami saugos tikslai ir funkciniai reikalavimai grindžiami tokia veiklos rezultatais grindžiamų standartų sistema ir sukaupta tarptautine, Sąjungos ir nacionaline patirtimi. Jie parengti dalyvaujant valstybių narių ekspertams ir suinteresuotiesiems subjektams ir, jeigu valstybės narės pradėtų juos taikyti ir plėtoti, galėtų būti orientyras keleiviams, plaukiojantiems tais laivais Sąjungos vandenyse. Juos taikant Sąjungos gamintojams ir veiklos vykdytojams taip pat būtų lengviau patekti į didesnę Sąjungos rinką;
- (7) į šią rekomendaciją įtraukti saugos tikslai ir funkciniai reikalavimai, geriau pritaikyti mažiems keleiviniams laivams. Taigi valstybėms narėms siūloma vadovautis šios rekomendacijos priede išdėstytais saugos tikslais ir funkciniais reikalavimais, kad būtų pasiektas bendresnis požiūris į mažiems keleiviniams laivams taikomas saugos taisykles,

PRIĖMĖ ŠIĄ REKOMENDACIJĄ: 1. Valstybėms narėms siūloma siekti bendresnio požiūrio į saugos taisykles, taikomas vidaus reisais Sąjungos vandenyse plaukiojantiems trumpesniems nei 24 metrų ilgio keleiviniams laivams (toliau – maži keleiviniai laivai), kurie nėra nei pramoginiai laivai, kaip apibrėžta Direktyvos 2013/53/ES 3 straipsnio 2 punkte, nei keleiviniai laivai, kuriems taikoma Direktyvos 2009/45/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2017/2108 ir taikytiniais nuo 2019 m. gruodžio 21 d., 3 straipsnio 1 dalis.

- 2. Todėl rekomenduojama, kad nuo 2019 m. gruodžio 21 d. valstybės narės:
 - (a) prireikus vadovautųsi priede išdėstytais mažų keleivinių laivų saugos tikslais ir funkciniais reikalavimais;
 - (b) padėtų toliau plėtoti a punkte nurodytus tikslus ir reikalavimus pagal veiklos rezultatais grindžiamą sistemą, įskaitant alternatyvių jų tikrinimo ir įgyvendinimo metodų nustatymą ir vertinimą;
 - (c) skatintų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą šiame procese.
- 3. Šia rekomendacija nepažeidžiama valstybių narių teisė nustatyti 1 dalyje nurodytiems mažiems keleiviniams laivams taikomas saugos taisykles.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas