



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2018. gada 24. maijā  
(OR. en)

9113/18

---

---

**Starpiestāžu lieta:**  
**2018/0159 (NLE)**

---

---

**MAR 67**

### **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2018. gada 23. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2018) 314 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES IETEIKUMS par tādu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2018) 314 *final*.

---

Pielikumā: COM(2018) 314 *final*



Briselē, 23.5.2018  
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Priekšlikums

## **PADOMES IETEIKUMS**

**par tādu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām**

{SWD(2018) 238 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

2017. gada 20. decembrī spēkā stājās Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK<sup>1</sup> grozījumi, ar kuriem no direktīvas darbības jomas svīturo mazos pasažieru kuģus (t. i., kuģus, kuru garums ir mazāks nekā 24 m), sākot no 2019. gada 21. decembra. Tas izrietēja no Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) ieteikumiem par ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudi<sup>2</sup>.

Īstenojot Direktīvu 2009/45/EK, visā ES tika panākts augsts kopīgais drošības līmenis un gūtas nozīmīgas priekšrocības iekšējā tirgū. Tomēr tā tas nebija mazo kuģu (t. i., kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 m) gadījumā, attiecībā uz kuriem nebija saskaņoti vairāki būtiski drošības aspekti (ko atspoguļoja grūtības lielākajai daļai mazo kuģu pašreizējos preskriptīvos standartus piemērot vienoti un tādos apstākļos, kādos tie darbojas visā ES). Kļuva arī skaidrs, ka daudzveidīgais pakalpojumu klāsts, kam paredzēti šie kuģi, rada ļoti plašu konstrukciju un tehnisko risinājumu diapazonu. Tas padarīja kopīga detalizētu noteikumu kopuma noteikšanu ārkārtīgi sarežģītu un radīja nepieciešamību pēc citas regulatīvās pieejas.

Turklāt tikai aptuveni 60 mazi tērauda kuģi no kopumā aptuveni 1950 mazajiem kuģiem ir sertificēti saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tā iemesls ir fakts, ka lielākais vairums mazo kuģu pašlaik tiek būvēti no citiem materiāliem, nevis no tērauda (aptuveni 1000 kuģu no koka, aptuveni 590 kuģu no kompozītmateriāliem, aptuveni 170 kuģu no alumīnija). Attiecībā uz šādiem kuģiem ES vai starptautiskajā līmenī pašlaik nav kopīgu standartu vai drošības kritēriju. Katrai dalībvalstij ir cita pieeja, kā regulēt to drošību, kas rada atšķirības pasākumos, pieejās un interpretācijās, plašākā iekšējā tirgū kuģu būvniecību padarot par sarežģītu uzdevumu.

Saskaņotu drošības standartu trūkums rada būtiskas problēmas īpaši mazākiem Eiropas kuģu īpašniekiem, kas darbojas lietotu mazo pasažieru kuģu tirgū (72 % no aptuveni 360 kuģu īpašniekiem, kam ir Direktīvai 2009/45/EK atbilstoši pasažieru kuģi, ir tikai viens vietējais pasažieru kuģis). Gadījumā, ja kuģis nav sertificēts saskaņā ar direktīvu, principā būtu jāpiemēro savstarpējā atzīšana. Tomēr praksē katrs kuģis ir gandrīz prototips, proti, tas ir būvēts īpašam mērķim saskaņā ar nākamā īpašnieka noteiktām tehniskajām specifikācijām. Tāpēc karoga maiņas gadījumā kuģis jāmodificē un jāsertificē no jauna — ar to saistītas papildu izmaksas.

Kā ziņots pievienotajā dienestu darba dokumentā, negadījumu statistikas dati kopš 2011. gada neuzrāda nekādas nenovēršanas bažas par drošību. Saistībā ar maziem vietējiem pasažieru kuģiem, kas ir ārpus direktīvas darbības jomas, Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformā (*EMCIP*) laikā no 2011. līdz 2017. gadam reģistrēti 555 negadījumi, kuros ievainoti 165 un bojā gājuši 11 cilvēki. Tas nozīmē aptuveni 2 nāves gadījumus uz katrām 100 negadījumiem un 1 ievainotu cilvēku uz katrām 3 negadījumiem.

Tomēr konkrētu prasību trūkums dažās dalībvalstīs (piemēram, mazo kuģu sadalījums) virknē prasību, piemēram, attiecībā uz ugunsdrošības izolāciju, rada vajadzību turpmāk apsvērt sasniegto drošības līmeni (ko nosaka papildu pasākumi, kuri pielāgoti vietējiem un ģeofiziskajiem apstākļiem, piemēram, kuģošanas ierobežojumi).

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. novembra Direktīva (ES) 2017/2108, ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 315, 30.11.2017., 40.–51. lpp.).

<sup>2</sup> COM(2015) 508.

Piedāvātie mērķi drošības jomā un funkcionālās prasības maziem pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, paredz ieteicamos principus šo kuģu drošībai, kas gadījumā, ja dalībvalstis tos pārņemtu un pilnveidotu, nodrošinātu virzību uz vienotāku pieeju saistībā ar tādu mazo pasažieru kuģu drošību, kas veic vietējos reisus ES ūdeņos.

Šī jaunā pieeja, kas balstīta drīzāk uz izpildes, nevis preskriptīvām prasībām, nodrošinātu zināmu brīvību vajadzības gadījumos pielāgoties vietējiem apstākļiem un veicināt inovatīvas konstrukcijas. Tā arī labāk ataino mazo pasažieru kuģu daudzveidīgo konstrukciju, materiālu un darbību klāstu, kas ir jutīgāki pret vietējiem darbības nosacījumiem.

Tāpēc šis priekšlikums ir mēģinājums aicināt dalībvalstis pārņemt ieteicamo, uz izpildi balstīto drošības pieeju mazo pasažieru kuģu drošības jautājumos.

- **Atbilstība spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šis priekšlikums ir pilnībā saderīgs ar Direktīvu (ES) 2017/2108, jo īpaši ar tās 8. apsvērumu, kurā līdztiesīgie likumdevēji aicināja Komisiju pēc iespējas drīz pieņemt pamatnostādnes par maziem pasažieru kuģiem, lai dalībvalstis tās varētu ņemt vērā, nosakot pašas savus valstu drošības standartus. Šādās pamatnostādnēs attiecīgi būtu jāņem vērā jebkādi Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) noslēgtie starptautiskie nolīgumi un konvencijas, un būtu jācenšas novērst tādu papildu prasību ieviešanu, kas pārsniedz pašreizējos starptautiskos noteikumus. Mērķis ir nodrošināt virzību uz vienotāku pieeju attiecībā uz to mazo pasažieru kuģu drošību, kas veic vietējos reisus ES ūdeņos.

Priekšlikums ir pilnībā saderīgs ar tiem *REFIT* atbilstības pārbaudes ieteikumiem par pamatnostādņu vai standartu izstrādi maziem kuģiem, kas balstīti uz funkcionālām prasībām kā daļu no mērķorientēta standarta regulējuma. Ieteikums balstīts galvenokārt uz iegūto pieredzi un iegūtajām zināšanām starptautiskā līmenī SJO ietvaros.

- **Atbilstība citiem Savienības politikas virzieniem**

Priekšlikums iekļaujas Komisijas labāka regulējuma programmas īstenošanā, nodrošinot to, ka ES rīcība ir vajadzīga, rada pievienoto vērtību un iet kopsolī ar politikas, sabiedrības un tehnoloģijas attīstību. Tas arī palīdz īstenot jūras transporta politikas stratēģiju 2018. gadam<sup>3</sup>, cita starpā nodrošinot kvalitatīvus prāmju pakalpojumus ES iekšējo regulāro pasažieru pārvadājumu jomā.

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Priekšlikums pamatojas ar 292. pantu Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD), saskaņā ar kuru Padome pieņem ieteikumus pēc Komisijas priekšlikuma, sasaistē ar LESD 100. panta 2. punktu, kas nosaka pasākumus attiecībā uz jūras transportu.

- **Subsidiaritāte (jomas, kas nav Savienības ekskluzīvā kompetencē)**

Šīs iniciatīvas mērķis ir veicināt kuģu pārreģistrāciju valstu starpā un gādāt par vienlīdzīgu konkurenci, nepazeminot drošības līmeni. Tā arī paredz ieteicamu vienoto ES drošības līmeni maziem pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus ES ūdeņos. Nevienu no šiem mērķiem nevar sasniegt ar vienas valsts rīcību dalībvalstu līmenī.

---

<sup>3</sup> 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).

- **Proporcionalitāte**

Ieteikums paredz dalībvalstīm nesaistošu mazo pasažieru kuģu drošības līmeņa kritēriju, kurš, ja dalībvalstis nolemtu vadīties pēc kopīgiem mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām, dotu skaidru signālu par iekšējā tirgus potenciālu un kuru varētu pilnveidot. *REFIT* atbilstības pārbaudes ieteica uz izpildi balstītu standartu sistēmu mazajiem pasažieru kuģiem kā vienīgo regulatīvo pieeju, kas būtu proporcionāla un radītu ES pievienoto vērtību. Šī pieeja nodrošina zināmu brīvību vajadzības gadījumā pielāgoties vietējiem apstākļiem un veicināt inovatīvas konstrukcijas.

- **Instrumenta izvēle**

Ņemot vērā ieteiktās pieejas novitāti, tās panākumu pamatā būs tās ieviešana ES dalībvalstīs. Tāpēc piedāvātie mērķi drošības jomā un funkcionālās prasības dalībvalstīm ir sniegtas iedvesmas veicināšanai un vadlīniju nolūkā. Šī iniciatīva sagatavota kā Komisijas priekšlikums Padomes ieteikumam, lai nesaistoša instrumenta veidā iegūtu Padomes apstiprinājumu ierosinātajai pieejai.

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

- **Ex post izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Šī iniciatīva izstrādāta, turpinot darbu pēc Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) atbilstības pārbaudes ieteikumiem. Atbilstības pārbaudē tika konstatēts, ka ES pasažieru kuģu drošības tiesību aktu galvenie mērķi, kas saistīti ar pasažieru drošību un iekšējo tirgu, vēl aizvien ir ļoti aktuāli. Tomēr cita starpā tika noteikta arī virkne būtisku jautājumu, tostarp iespēja izstrādāt saskaņotus standartus kuģiem, kas būvēti no materiāla, kas nav tērauds vai līdzvērtīgi materiāli, kuri pašlaik nav iekļauti ES tiesiskajā regulējumā. Atbilstības pārbaudes rezultāti un attiecīgie turpmākie pasākumi aprakstīti Komisijas ziņojumā.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Piedāvātie mērķi drošības jomā un funkcionālās prasības maziem pasažieru kuģiem (Rokasgrāmata par maziem pasažieru kuģiem)<sup>4</sup> izstrādātas kopā ar valstu ekspertiem un ieinteresētajām organizācijām Pasažieru kuģu drošības (*PSS*) ekspertu grupas ietvaros, kas šajā nolūkā tika paplašināta, iekļaujot ieinteresētos novērotājus. Šo tehnisko darbu koordinēja Eiropas Jūras drošības aģentūra, kura 2017. gada 13. novembrī papildus regulārajām *PSS* ekspertu grupas sanāksmēm organizēja īpašu darbsemināru un koordinēja šajā nolūkā izveidotu saziņas grupu.

Lai gan lielākā daļa ekspertu no valstu kompetentajām iestādēm un ieinteresētajām organizācijām ir atbalstījusi šo iniciatīvu, radās vairāki jautājumi par šīs iniciatīvas nepieciešamību un pievienoto vērtību. Šo jautājumu pārskats un uz tiem sniegtās atbildes ir apkopotas pievienotajā dienestu darba dokumentā.

Turklāt laikā no 2017. gada jūlija līdz novembrim tika organizēta tiešsaistes apspriešana<sup>5</sup>. Šīs apspriešanas mērķgrupa bija ekonomikas dalībnieki, kas ir iesaistīti tādu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, būvniecībā un tirdzniecībā, piemēram, kuģu būvētavas, projektētāji, īpašnieki un pārvaldnieki. Visas pārējās ieinteresētās personas arī varēja piedalīties šajā apspriešanā pēc saviem ieskatiem. Apspriešana tika uzsākta, lai apkopotu

<sup>4</sup> Sākotnēji izstrādāta ar darba nosaukumu "Mazo kuģu kodekss".

<sup>5</sup> Apspriešanas vietne: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

ekonomikas dalībnieku, jo īpaši mazo un ļoti mazo uzņēmumu, viedokli par to, ciklā kopīgi ES noteikumi par maziem pasažieru kuģiem varētu atvieglot mazo pasažieru kuģu iekšējo tirgu. Viens no apspriešanas mērķiem bija arī apkopot neapstiprinātus pierādījumus, kas to atbalstītu. Tas papildināja iepriekš minēto apspriešanu ar valstu iestādēm un ieinteresētajām personām, kas bija koncentrēta uz mērķu drošības jomā un funkcionālo prasību tehnisko izstrādi.

Kopumā rezultāti ir parādījuši, ka šo iniciatīvu stingri atbalsta ekonomikas dalībnieki (kā arī nedaudzas valstu administrācijas, kas arī iesniedza savas atbildes vai nostāju) un ka valda uzskats, ka kopīgiem mērķiem ES mazo pasažieru kuģu drošības jomā būs ļoti pozitīva vai pozitīva ietekme, kas vajadzīga, lai izveidotu un veicinātu šo kuģu iekšējo tirgu, palielinātu konkurenci un, iespējams, arī inovācijas tirgū. Vispārējos komentāros respondenti uzsvēra, ka jebkuriem kopīgiem ES noteikumiem jābūt balstītiem uz pašreizējo praksi un tiem jābūt pietiekami elastīgiem, lai ļautu labi atspoguļot vietējos ekspluatācijas apstākļus un kompetences.

Ņemot vērā ieteicamās pieejas novitāti, kopīgu ES noteikumu pieņemšana tiek uzskatīta par pāragru. Kopīgas, uz izpildi balstītas mazo pasažieru kuģu drošības sistēmas pilnveidošana būtu nepieciešama, lai kopā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām noteiktu un novērtētu, kā to varētu paveikt ES līmenī un kāda būtu ietekme.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Attiecībā uz datiem par kuģu floti un negadījumiem šī iniciatīva balstās uz datiem, kas apkopoti *REFIT* atbilstības pārbaūžu procesa laikā un paziņoti Komisijas dienestu darba dokumentā “Kursa korekcija: ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaude”, kas pieņemts 2015. gada 16. oktobrī<sup>6</sup>. Izmantoti arī atbilstības pārbaudes atbalstam veiktā ārējā pētījuma secinājumi<sup>7</sup>, kā arī iepriekšējā ar šo jautājumu saistītā darba rezultāti. Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) sniegusi galveno tehnisko palīdzību šajā procesā, tostarp pārskatu par visatbilstošākajiem pašreizējās prakses veidiem attiecībā uz šādiem kuģiem.

- **Ietekmes novērtējums**

Piedāvājums nedefinē nekādus specifiskus drošības standartus vai procedūras un tāpēc netiek gaidīts, ka tam būs nozīmīga tieša ietekme vai politikas alternatīvas, kuras varētu novērtēt *ex-ante*. Ieteicamie mērķi drošības jomā un funkcionālās prasības izstrādātas, pamatojoties uz pašreizējo praksi, kopīgā darbā ar dalībvalstu ekspertiem un ieinteresētajām organizācijām. Šajā posmā tie tiek piedāvāti dalībvalstīm iedvesmas veicināšanai un vadlīniju nolūkā, lai parādītu, ka iespējama vienotāka pieeja pasažieru kuģu drošības jomā. Nekādā gadījumā netiek paredzēts, ka tie būtu jāpiemēro obligāti.

Priekšlikumu papildina Komisijas dienestu darba dokuments, kurā aprakstīti atbilstošās pašreizējās prakses gadījumi un ziņojumi par ieinteresēto personu ieguldījumu. Ja Komisija nākotnē izlems turpināt šo iniciatīvu, izstrādājot specifiskus drošības standartus vai procedūras, tiks veikts ietekmes novērtējums.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šī iniciatīva ir balstīta uz tā saucamo izpildē balstītu standartu sistēmu, kas *REFIT* atbilstības pārbaudē noteikta kā vienīgā regulatīvā pieeja, kas ir proporcionāla un rada ES pievienoto

---

<sup>6</sup> SWD(2015) 197.

<sup>7</sup> *Tractebel*, 2015. *Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation* (publicēts *EU bookshop*: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>).

vērtību. Ja dalībvalstis nolemtu pašas vadīties pēc kopīgajiem mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām attiecībā uz šāda tipa kuģiem ES līmenī, tas dotu skaidru signālu par iekšējā tirgus potenciālu, kuru varētu turpmāk attīstīt.

Ņemot vērā to, ka šai iniciatīvai šajā posmā nav mērķa definēt nekādus konkrētus drošības standartus vai procedūras, un ņemot vērā, ka tās ieviešana tiks atstāta pilnībā dalībvalstu lēmuma ziņā, netiek gaidīti nekādi tūlītēji kvantitatīvi ietaupījumi vai ieguvumi. Tāda ietekme būtu kvantificējama gadījumā, ja šī iniciatīva tiktu veiksmīgi ieviesta un pilnveidota.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

#### **5. CITI JAUTĀJUMI**

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, novērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Netiek paredzēti nekādi ziņošanas pasākumi.

- **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Šāda veida iniciatīvai nav vajadzīgi paskaidrojošie dokumenti.

- **Sīks priekšlikuma konkrēto noteikumu skaidrojums**

Attiecībā uz piedāvātajiem mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām (Rokasgrāmata par maziem pasažieru kuģiem) mērķis ir aptvert visus mazos pasažieru kuģus, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, neatkarīgi no to būvniecībā izmantotā materiāla. Rokasgrāmatas par maziem pasažieru kuģiem iedvesmas pamatā ir pašreizējā izpildē balstītā regulatīvā pieeja, un tā pirmajos divos līmeņos atbilst Starptautiskās Jūras organizācijas mērķorientētajam standartmodelim un ar tā piemērošanu saistītajai pieredzei.

Ierosinātās Rokasgrāmatas par maziem pasažieru kuģiem struktūrā ir ievērotas pašreizējo jūras konvenciju un kodeksu drošības kategorijas un apakškategorijas, t. i., drošības kategorija (nodaļa) un drošības apakškategorija (noteikumi), tostarp a) funkcionālās prasības; b) novērtais apdraudējums un c) izpildes prasības.

Pieredze rāda, ka atsevišķa mērķu kopuma definēšanai katrai atsevišķajai funkcionālajai prasībai ir salīdzinoši maza pievienotā vērtība. Attiecīgi Rokasgrāmatā par maziem pasažieru kuģiem mērķi un funkcionālās prasības ir sapludinātas. Tomēr, pamatojoties uz ekspertu sniegtajām atsauksmēm, ceļvedim ir pilnībā izstrādāta virkne vispārīgu mērķu (nevis mērķi attiecībā uz katru prasību).

Funkcionālās prasības ir izstrādātas, iegūstot tās vai iedvesmojoties no esošajiem avotiem un pieredzes starptautiskā, kā arī valstu līmenī, tostarp 1974. gada *SOLAS* konvencijas, notiekošā darba Starptautiskajā Jūras organizācijā, Zviedrijas valsts tiesību aktiem, kā arī *ANEP 77* noteikumiem. Kad iespējams, tie paši avoti izmantoti, lai aprakstītu apdraudējuma veidus un attiecīgās izpildes prasības. Funkcionālo prasību formulējums pilnveidots kopā ar ekspertiem, kā detalizēti izklāstīts pievienotajā dienestu darba dokumentā. Atšķirīgu viedokļu gadījumā saglabāts lielākās ekspertu daļas atbalstītais risinājums.

Visbeidzot, Rokasgrāmata par maziem pasažieru kuģiem ir rūpīgi formulēta, lai pēc iespējas, izmantojot kvalitatīvu formulējumu un konkrētus tehniskos risinājumus, novērstu neskaidrības un neradītu šķēršļus inovācijai.



Priekšlikums

**PADOMES IETEIKUMS**

**par tādu pasažieru kuģu, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu un 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2108<sup>8</sup>, kas pieņemta 2017. gada 15. novembrī, pasažieru kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m (“mazie pasažieru kuģi”) un kuri izgatavoti no tērauda vai līdzvērtīgiem materiāliem, tika izslēgti no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK<sup>9</sup> darbības jomas, ņemot vērā ieteikumus, kas saņemti pēc Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) veiktās ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes<sup>10</sup>. Šis grozījums tiks piemērots no 2019. gada 21. decembra.
- (2) Atbilstības pārbaudes ir parādījušas, ka Direktīvas 2009/45/EK preskriptīvās prasības, kas izriet no 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (turpmāk — “1974. gada *SOLAS* konvencija”), ir bijis grūti piemērot mazajiem pasažieru kuģiem. Tāpēc situācijā, kad nav konkrētas bažas par drošību un Direktīvā 2009/45/EK nav noteikti atbilstoši standarti, kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, tika izslēgti no minētās direktīvas darbības jomas.
- (3) Mazie pasažieru kuģi tiek būvēti galvenokārt no materiāliem, kas nav tērauds, un lielākā daļa šīs flotes tādējādi jau ir sertificēta saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Dalībvalstīm ir dažādas pieejas, kā regulēt mazo pasažieru kuģu drošību, kas radījis atšķirības drošības noteikumos un standartos. Šādas atšķirības rada būtiskas problēmas, jo īpaši mazāku kuģu īpašniekiem Savienībā, kas darbojas lietotu mazo pasažieru kuģu tirgū. To apstiprina rezultāti no atklātās apspriešanas, kurā lielākā daļa respondentu ir mikrouzņēmumi vai mazie uzņēmumi. Apspriešana ir parādījusi, ka vienotāka pieeja mazo pasažieru kuģu drošības noteikumiem varētu pozitīvāk ietekmēt šīs jomas iekšējā tirgus darbību.
- (4) Atpūtas kuģu iekšējo tirgu regulē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/25/EK<sup>11</sup>, kas saskaņo atpūtas kuģu drošības parametrus visās dalībvalstīs un

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. novembra Direktīva (ES) 2017/2108, ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 315, 30.11.2017., 40. lpp.).

<sup>9</sup> 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.).

<sup>10</sup> COM(2015) 508.

<sup>11</sup> Atcelta un aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 20. novembra Direktīvu 2013/53/ES par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem (OV L 354, 28.12.2013., 90. lpp.).

tādējādi novērš šķēršļus tirdzniecībai starp dalībvalstīm. Tā tas nav mazo pasažieru kuģu gadījumā.

- (5) Atbilstības pārbaudē izpildes standartu sistēma tika ieteikta kā vienīgā pieeja, kas varētu būt proporcionāla un radīt pievienoto vērtību Savienības līmenī. Šāda pieeja nodrošinātu zināmu brīvību vajadzības gadījumā pielāgoties vietējiem apstākļiem un veicinātu inovatīvas konstrukcijas, nosakot nepieciešamā drošības līmeņa sasniegšanas pārbaudi. Salīdzinājumā ar preskriptīvo regulatīvo sistēmu tā labāk atspoguļotu mazo pasažieru kuģu daudzveidīgo konstrukciju, materiālu un darbību klāstu, kā arī faktu, ka dalībvalstis ir labākā pozīcijā, lai novērtētu vietējos kuģošanas ierobežojumus maziem pasažieru kuģiem attiecībā uz attālumu līdz krastam vai ostai un laikapstākļiem.
- (6) Šim ieteikumam pievienotie mērķi drošības jomā un funkcionālās prasības ir balstītas uz šādu izpildes standartu sistēmu, kā arī pašreizējo starptautisko, Savienības un valstu pieredzi. Tie izstrādāti kopīgi ar dalībvalstu ekspertiem un ieinteresētajām personām un, ja dalībvalstis tos pārņemtu un pilnveidotu, varētu nodrošināt atsauci pasažieriem, kuri ar šādiem kuģiem dodas vietējos reisos Savienības ūdeņos. Tie varētu arī Savienības ražotājiem un ekonomikas dalībniekiem atvieglot piekļuvi plašākam Savienības tirgum.
- (7) Šis ieteikums iekļauj mērķus drošības jomā un funkcionālās prasības, kas ir labāk pielāgotas mazajiem pasažieru kuģiem. Tāpēc dalībvalstis būtu jāaicina vadīties pēc šim ieteikumam pievienotajiem mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām, lai panāktu vienotāku pieeju attiecībā uz mazo pasažieru kuģu drošības noteikumiem,

IR PIENĒMUSI ŠO IETEIKUMU.1. Dalībvalstis tiek aicinātas veikt centienus, lai nodrošinātu virzību uz vienotāku pieeju drošības noteikumiem, kas attiecināmi uz pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 m ("maziem pasažieru kuģiem"), kuri veic vietējos reisus Savienības ūdeņos un nav ne atpūtas kuģi, kā definēts Direktīvas 2013/53/ES 3. panta 2. punktā, ne pasažieru kuģi, kas ietilpst Direktīvas 2009/45/EK 3. panta 1. punkta darbības jomā (Direktīva 2009/45/EK grozīta ar Direktīvu (ES) 2017/2108 un piemērojama no 2019. gada 21. decembra).

2. Šajā nolūkā tiek ieteikts, ka no 2019. gada 21. decembra dalībvalstis:

- (a) attiecīgos gadījumos vadās pēc pielikumā izklāstītajiem mērķiem drošības jomā un funkcionālajām prasībām, ko piemēro maziem pasažieru kuģiem;
- (b) atbalsta a) apakšpunktā minēto mērķu un prasību pilnveidošanu saskaņā ar izpildē balstītu sistēmu, ietverot alternatīvu pārbaudes un īstenošanas formu noteikšanu un novērtēšanu;
- (c) mudina ieinteresētās personas iesaistīties šādā procesā.

3. Šis ieteikums neskar dalībvalstu tiesības definēt drošības noteikumus, kas piemērojami 1. punktā minētajiem mazajiem pasažieru kuģiem.

Briselē,

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs*