



EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

**Strasbūras, 2017 m. lapkričio 15 d.
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17
REV 1**

**MAR 140
CODEC 1123**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA, KURIA IŠ DALIES KEIČIAMA
DIREKTYVA 2009/45/EB DĖL KELEIVINIŲ LAIVŲ SAUGOS TAISYKLIŲ IR STANDARTŲ**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
DIREKTYVA (ES) 2017/...**

2017 m. lapkričio 15 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS 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 nuomonę¹,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ OL C 34, 2017 2 2, p. 167.

² 2017 m. spalio 4 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2017 m. spalio 23 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) siekiant išlaikyti aukštą saugos lygį, taigi ir keleivių pasitikėjimą, kuris užtikrinamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/45/EB¹ nustatytais bendrais saugos standartais, ir vienodas veiklos sąlygas, reikia patobulinti tos direktyvos taikymą. Direktyva 2009/45/EB turėtų būti taikoma tik keleiviniams laivams ir plaukiojančiosioms priemonėms, kuriems skirta ta direktyva nustatyti saugos standartai. Todėl į tos direktyvos taikymo sritį turėtų būti neįtraukti įvairių konkrečių rūšių laivai, ir visų pirma, barkasai, burlaiviai ar laivai, kuriais plukdomas apmokytas personalas, pavyzdžiui, į jūroje esančius įrenginius, kurio darbas nesusijęs su laivo veikla;
- (2) laive esantys barkasai naudojami keleiviams iš keleivinių laivų trumpiausiu jūros maršrutu perkelti tiesiai į krantą ir atgal. Jie netinka ir neturėtų būti naudojami kitų rūšių paslaugoms, pavyzdžiui, pakrančių apžvalginėms ekskursijoms, teikti. Tokias ekskursijas turėtų vykdyti laivai, atitinkantys keleiviniams laivams keliamus pakrantės valstybės reikalavimus, kaip nustatyta, be kita ko, TJO gairėse (MSC.1/Circ.1417 dėl keleivinių laivų barkasams taikomų gairių). Valstybės narės ir Komisija turėtų skatinti TJO diskusijas dėl šių gairių peržiūros siekiant padidinti saugą. Komisija turėtų įvertinti, ar reikia, kad tos gairės taptų privalomos;

¹ 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).

- (3) į Direktyvos 2009/45/EB taikymo sritį nepatenka ne mechaninėmis priemonėmis varomi keleiviniai laivai. Pagal tą direktyvą burlaiviai neturėtų būti sertifikuojami, jei jų mechaninio varymo priemonės numatytos tik pagalbiniam naudojimui arba naudojimui avarijos atveju. Todėl Komisija turėtų ne vėliau kaip iki 2020 m. įvertinti šios kategorijos keleiviniams laivams taikomų bendrų Europos reikalavimų poreikį;
- (4) jūroje esantiems įrenginiams aptarnauti naudojami pramonės darbuotojus plukdantys laivai. Tie pramonės darbuotojai privalo sėkmingai baigti privalomus saugos mokymus ir atitikti tam tikrus privalomus sveikatos būklės kriterijus. Todėl jiems turėtų būti taikomos kitos specialios saugos taisyklės, nepatenkančios į šios direktyvos taikymo sritį. TJO priėmus rezoliuciją MSC.418(97) valstybės narės ir Komisija turėtų aktyviau remti TJO veiklą atviros jūros laivų saugos standartų srityje;
- (5) įgyvendinant Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) paaiškėjo, kad ne visos valstybės narės sertifikuoja aliumininius laivus pagal Direktyvą 2009/45/EB. Todėl susidaro nevienodos sąlygos ir negali būti pasiektas tikslas užtikrinti bendrą aukštą saugos lygį Sąjungoje vidaus maršrutais laivais keliaujantiems keleiviams. Siekiant išvengti nevienodo taikymo, kurį lemia skirtingi aliuminio kaip lygiavertės medžiagos apibrėžties ir atitinkamų gaisrinės saugos standartų aiškinimai, ir dėl to kyla skirtingai interpretuojama direktyvos taikymo sritis, Direktyvoje 2009/45/EB turėtų būti aiškiau išdėstyta lygiavertės medžiagos apibrėžtis. Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nuspręsti taikyti griežtesnes gaisrinės saugos priemones laikantis šios direktyvos nuostatų dėl papildomų saugos reikalavimų;

- (6) dideliu keleivinių laivų, kurių konstrukcijoje yra aliuminio lydinio, skaičiumi užtikrinamas reguliarus ir dažnas susisiekimas jūra tarp skirtingų valstybės narės uostų. Kadangi dėl šios direktyvos reikalavimų laikymosi atsirastų rimtų pasekmių tokioms transporto operacijoms ir susijusioms socialinėms ir ekonominėms sąlygoms, taip pat atsirastų finansinis ir techninis poveikis esamiems ir naujiems laivams, tos valstybės narės turėtų turėti galimybę ribotą laikotarpį tokiems keleiviniams laivams taikyti nacionalinę teisę, kartu užtikrindamos, kad būtų tinkamai išlaikytas saugos lygis;
- (7) siekiant didesnio teisinio aiškumo bei nuoseklumo ir tokiu būdu didesnės saugos, keletą apibrėžčių ir nuorodų reikėtų atnaujinti ir labiau suderinti su susijusiomis tarptautinėmis ar Sąjungos taisyklėmis. Tačiau tai turėtų būti daroma atidžiai, kad nebūtų pakeista esama Direktyvos 2009/45/EB taikymo sritis. Visų pirma, tradicinio laivo apibrėžtis turėtų būti geriau suderinta su Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB¹, kartu paliekant esamus statybos metų ir medžiagos rūšies kriterijus. Pramoginės jachtos ir pramoginio laivo apibrėžtis turėtų būti labiau suderinta su 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974 m. SOLAS konvencija) nuostatomis;

¹ 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).

- (8) atsižvelgiant į proporcingumo principą, dabartinius remiantis 1974 m. 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 nedaug tokių laivų yra sertifikuoti pagal Direktyvą 2009/45/EB. Kadangi nėra konkrečių saugos problemų ir Direktyva 2009/45/EB nustatytų tinkamų standartų, ta direktyva turėtų būti netaikoma trumpesniems nei 24 metrų ilgio laivams – jiems specialius saugos standartus turėtų nustatyti valstybės narės, kurios gali geriau įvertinti tų laivų navigacijos vietos apribojimus, susijusius su atstumu iki kranto ar uosto ir oro sąlygomis. Nustatydamos tuos standartus valstybės narės turėtų atsižvelgti į gaires, kurias turi paskelbti Komisija. Tose gairėse prireikus turėtų būti atsižvelgiama į visus tarptautinius susitarimus ir TJO konvencijas ir neturėtų būti nustatoma papildomų reikalavimų, kuriais numatoma daugiau nei jau taikomomis tarptautinėmis taisyklėmis. Komisijos prašoma kuo greičiau priimti tokias gaires;
- (9) siekiant dar labiau supaprastinti Direktyvoje 2009/45/EB pateiktas jūros zonų apibrėžtis ir kuo labiau sumažinti našą 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 „kur po laivo avarijos gali išsilaipinti keleiviai“ ir „atstumas iki prieglobsčio vietos“. Konkrečios pakrantės tinkamumas būti prieglobsčio vieta yra dinamiškas parametras, kurį kiekvienu konkrečiu atveju gali įvertinti tik valstybės narės. Prireikus į konkretaus laivo keleivinio laivo saugos sertifikatą turėtų būti įrašomi visi veiklos apribojimai, susiję su jo atstumu nuo prieglobsčio vietos;

- (10) dėl ypatingų geografinių ir meteorologinių sąlygų bei dėl didelio skaičiaus salų, kurių atžvilgiu Graikijoje turi būti užtikrinamas reguliarus ir dažnas susisiekimas su žemynine teritorija arba tarp tų salų, ir dėl su tuo susijusio didelio galimų jūros maršrutų skaičiaus Graikijai turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo nustatyti jūros zonas. Vietoj to Graikijai turėtų būti leidžiama klasifikuoti keleivinius laivus pagal konkretų jūros maršrutą, kuriuo jie plaukioja, jei išlaikomi tie patys kriterijai atskirų klasių keleiviniams laivams ir tie patys saugos standartai;
- (11) siekiant pašalinti nenumatytas dabartinių nuostatų, pagal kurias pertvarkyti krovininiai laivai negali būti laikomi naujais keleiviniais laivais, neigiamas pasekmes, turėtų būti patikslinta, kad pertvarkymo reikalavimai taikomi visiems laivams, ne tik jau eksploatuojamiems keleiviniams laivams;
- (12) kadangi pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB¹ uosto valstybė gali inspektuoti keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą, plaukiojantį su ne uosto valstybės vėliava, kai jis plaukioja vidaus maršrutais, Direktyvos 2009/45/EB 5 straipsnio 3 dalies specialios nuostatos nebereikalingos ir turėtų būti išbrauktos;

¹ 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).

- (13) atsižvelgiant į 1974 m. SOLAS konvencijoje numatytų apgadinto laivo stovumo reikalavimų ir specialių *ro-ro* keleiviniams laivams taikomų Sąjungos apgadinto laivo stovumo reikalavimų, išdėstytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/25/EB¹, principinius skirtumus, reikėtų įvertinti Direktyvos 2003/25/EB būtinumą ir jos pridėtinę vertę, remiantis tuo, ar tais 1974 m. SOLAS konvencijos reikalavimais užtikrinamas toks pat saugos lygis;
- (14) kad būtų užtikrintas didesnis skaidrumas ir kad valstybėms narėms būtų lengviau pranešti apie išimtis, lygiavertiškumą ir papildomas saugos priemones, Komisija turėtų sukurti ir tvarkyti duomenų bazę. Joje turėtų būti saugomos priemonės, apie kurias pranešta – tiek jų projektai, tiek jau patvirtintos priemonės. Patvirtintos priemonės turėtų būti viešai prieinamos;
- (15) atsižvelgiant į pakeitimus, padarytus Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV), reikėtų atitinkamai atnaujinti Komisijai suteikiamus įgaliojimus įgyvendinti Direktyvą 2009/45/EB. Įgyvendinimo aktai turėtų būti priimami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011²;

¹ 2003 m. balandžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/25/EB dėl specialių *ro-ro* keleivinių laivų stabilumo reikalavimų (OL L 123, 2003 5 17, p. 22).

² 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).

- (16) siekiant atsižvelgti į tarptautiniu lygiu vykstančius pokyčius bei patirtį ir padidinti skaidrumą, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl tarptautinių dokumentų pakeitimų netaikymo šios direktyvos tikslais, jei to reikia, ir dėl techninių reikalavimų atnaujinimo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir 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 atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (17) kadangi konkrečios 14 straipsnyje pateiktos nuorodos į TJO vykdomą darbą yra nebeaktualios, tas straipsnis turėtų būti išbrauktas. Tačiau bendrieji tarptautinių veiksmų tikslai didinti keleivinių laivų saugą ir nustatyti vienodas veiklos sąlygas tebėra aktualūs ir jų turėtų būti siekiama laikantis Sutarčių. Tuo tikslu valstybės narės ir Komisija turėtų prisidėti prie TJO sistemoje dedamų pastangų persvarstyti ir patobulinti 1974 m. SOLAS konvencijos taisykles;

- (18) svarbu, kad visos valstybių narių nustatytos sankcijos būtų tinkamai įgyvendinamos ir būtų veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;
- (19) atsižvelgiant į visą stebėsenos ciklą, kurį sudaro Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) atstovų apsilankymai, Direktyvos 2009/45/EB įgyvendinimą Komisija turėtų įvertinti ne vėliau kaip ... [devyneri metai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] ir pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai vertinimo ataskaitą. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą tam vertinimui reikiamą informaciją;
- (20) siekiant, kad žemyninėms valstybėms narėms, kurios neturi jūrų uostų ir į šios direktyvos taikymo sritį patenkančių su jų vėliava plaukiojančių laivų, nebūtų nustatyta neproporcinga administracinė našta, tokioms valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų. Tai reiškia, kad kol tos sąlygos yra tenkinamos, jos neprivalo perkelti šios direktyvos į nacionalinę teisę;
- (21) žmogiškasis veiksnys yra esminė laivų saugos ir su ja susijusių procedūrų dalis. Norint išlaikyti aukštą saugos lygį, būtina atsižvelgti į sąsają tarp saugos, gyvenimo ir darbo laivuose sąlygų bei mokymo, įskaitant su tarpvalstybiniais gelbėjimo ir skubios pagalbos veiksmais susijusį mokymą, laikantis tarptautinių reikalavimų. Todėl valstybės narės ir Komisija turėtų atlikti iniciatyvų vaidmenį tarptautiniu lygmeniu, kad būtų stebimas ir tobulinamas su laivuose dirbančiais jūrininkais susijęs socialinis aspektas;

(22) įgyvendinimo procesui palengvinti Komisijai ir valstybėms narėms, laikantis atitinkamų Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1046/2002¹ nuostatų, turėtų padėti EMSA;

(23) todėl Direktyva 2009/45/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

¹ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

I straipsnis
Direktyvos 2009/45/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2009/45/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) a punktas pakeičiamas taip:

„a) tarptautinės konvencijos – tai toliau nurodytų konvencijų, įskaitant jų protokolus ir pakeitimus, naujausios redakcijos:

i) 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974 m. SOLAS konvencija); ir

ii) 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo;“;

b) b punktas pakeičiamas taip:

„b) neapgadinto laivo stovumo kodeksas – tai „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 – tai 1966 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo 39 taisyklėje apibrėžtas laivapriekio aukštis;“;

e) q punkto pirma pastraipa pakeičiama taip:

„q) jūros zona – tai bet kuri pagal 4 straipsnį nustatyta jūros zona arba jūros maršrutas;“;

f) r punktas pakeičiamas taip:

„r) uosto akvatorija – tai ne pagal 4 straipsnio 2 dalį nustatyta jūros zona, o valstybės narės, kurios jurisdikcijai priklauso ta zona, apibrėžtas 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;“;

g) s punktas išbraukiamas;

h) u punktas pakeičiamas taip:

„u) uosto valstybė – tai valstybė narė, į kurios uostą (-us) arba iš kurios uosto (-ų) atplaukia ar išplaukia su kitos nei ta valstybė narė valstybės vėliava vidaus reisiais plaukiojantis laivas arba plaukiojančioji priemonė;“;

i) v punktas pakeičiamas taip:

„v) pripažinta organizacija – tai pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009* pripažinta organizacija;

* 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).“;

j) y punktas pakeičiamas taip:

„y) „ribotos judėsenos asmenys“ – tai asmenys, turintys tam tikrų sunkumų naudojantis viešuoju transportu, įskaitant vyresnio amžiaus asmenis, neįgaliuosius, asmenis su jutimo sutrikimais ir besinaudojančiuosius neįgaliųjų vežimėliais, nėščias moteris ir asmenis, lydinčius mažus vaikus;“;

k) papildoma šiais punktais:

„z) „burlaivis“ – tai laivas, varomas burėmis, net jei jame kaip pagalbinės arba avarijos atvejui yra sumontuotos mechaninio varymo priemonės;

- za) „lygiavertė medžiaga“ – tai aliuminio lydinys arba bet kuri kita nedegioji medžiaga, kurios struktūros ir sandarumo savybės dėl pačios medžiagos arba dėl joje naudojamos izoliacijos standartinio įsiliepsnojimo temperatūros bandymo pabaigoje atitinka plieno struktūros ir sandarumo savybes;
- zb) „standartinis įsiliepsnojimo temperatūros bandymas“ – tai bandymas, kai bandymo krosnyje atitinkamų pertvarų ar denių pavyzdžiai veikiami temperatūra, beveik atitinkančia standartinę laiko ir temperatūros kreivę pagal bandymo metodą, nurodytą 2010 m. Tarptautiniame atsparumo ugniai bandymo procedūrų taikymo kodekse, pateiktame 2010 m. gruodžio 3 d. TJO rezoliucijos MSC.307(88) naujausioje redakcijoje;
- zc) „tradicinis laivas“ – tai bet kurios rūšies istorinis keleivinis laivas, suprojektuotas iki 1965 m., ir daugiausia iš originalių medžiagų pastatytos jų kopijos, įskaitant laivus, skirtus tradiciniams įgūdžiams ir jūreivystei skatinti ir remti, kurie kartu yra gyvi kultūros paminklai, eksploatuojami laikantis tradicinių jūreivystės principų ir technikos;
- zd) „pramoginė jachta arba pramoginis laivas“ – tai bet kuriuo būdu varomas laivas, kuriuo plukdoma ne komerciniais tikslais;
- ze) „barkasas“ – tai laive turima valtis, naudojama daugiau kaip 12 keleivių iš stovinčio keleivinio laivo perkelti į krantą ir atgal;

- zf) „jūrinis aptarnavimo laivas“ – tai laivas, naudojamas pramonės darbuotojams, kurie laive neatlieka laivo veiklai vykdyti būtino darbo, vežti ir apsistoti;
- zg) „jūrinė aptarnavimo plaukiojančioji priemonė“ – tai plaukiojančioji priemonė, naudojama pramonės darbuotojams, kurie plaukiojančiojoje priemonėje neatlieka jos veiklai vykdyti būtino darbo, vežti ir apsistoti;
- zh) „esminis remontas, modifikavimas ir rekonstrukcija“ – tai 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 ir plaukiojančiosioms priemonėms, 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, visiškai atitiktų šios direktyvos reikalavimus prieš leidžiant jiems toje valstybėje narėje plaukioti jūriniais vidaus maršrutais.

2. Ši direktyva netaikoma:

- a) keleiviniams laivams, kurie yra:
 - i) karo laivai ir kariniai transporto laivai;
 - ii) burlaiviai;
 - iii) ne mechaninėmis priemonėmis varomi laivai;

- iv) iš kitos, o ne iš plieno ar jam lygiavertės medžiagos pagaminti laivai, 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;
 - v) paprastos konstrukcijos mediniai laivai;
 - vi) tradiciniai laivai;
 - vii) pramoginės jachtos;
 - viii) vien uosto akvatorijose plaukiojantys laivai;
 - ix) jūriniai aptarnavimo laivai; arba
 - x) barkasai;
- b) greitaeigiams keleiviniams laivams, kurie yra:
- i) karo laivai arba kariniai transporto laivai;
 - ii) pramoginiai laivai;
 - iii) vien uosto akvatorijose plaukiojantys laivai; arba
 - iv) jūrinės aptarnavimo plaukiojančiosios priemonės.

3. Valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir su jų vėliava plaukiojančių keleivinių laivų arba plaukiojančiųjų priemonių, patenkančių į šios direktyvos taikymo sritį, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų, išskyrus antroje pastraipoje nustatytą įpareigojimą.

Valstybės narės, kurios ketina pasinaudoti tokia nukrypti leidžiančia nuostata, ne vėliau kaip ... [šios iš dalies keičiančios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę data] praneša Komisijai, ar tenkinamos sąlygos, o po to kasmet praneša Komisijai apie bet kokius tolesnius pokyčius. Tokios valstybės narės negali leisti keleiviniams laivams ar plaukiojančiosioms priemonėms, kuriems taikoma ši direktyva, plaukoti su jų vėliava, kol jos neperkėlė į nacionalinę teisę ir neįgyvendina šios direktyvos.“;

3) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Jūros zonų skirstymas į kategorijas ir keleivinių laivų skirstymas į klases

1. Jūros zonos skirstomos į šias kategorijas:

A zona	jūros zona, kuri nepatenka į B, C ir D zonas.
B zona	jūros zona, kurios geografinės koordinatės bet kurioje vietoje yra ne toliau kaip 20 mylių nuo kranto linijos, atsižvelgiant į vidutinį jūros potvynio aukštį, tačiau nepatenka į C ir D zonas.
C zona	jūros zona, kurios geografinės koordinatės bet kurioje vietoje yra ne toliau kaip 5 mylios nuo kranto linijos, atsižvelgiant į vidutinį jūros potvynio aukštį, tačiau nepatenka į D zoną. Be to, didesnių kaip 2,5 metrų aukščio bangų tikimybė turi būti mažesnė nei 10 % vienerių metų laikotarpį, kai plaukiojama visus metus, arba konkretų laikotarpį, kai plaukiojama tik sezono metu, pvz., vasarą.
D zona	jūros zona, kurios geografinės koordinatės bet kurioje vietoje yra ne toliau kaip 3 mylios nuo kranto linijos, atsižvelgiant į vidutinį jūros potvynio aukštį. Be to, didesnių kaip 1,5 metrų aukščio bangų tikimybė yra mažesnė nei 10 % vienerių metų laikotarpį, kai plaukiojama visus metus, arba konkretų laikotarpį, kai plaukiojama tik sezono metu, pvz., vasarą.

2. Kiekviena valstybė narė:

a) sudaro ir prireikus atnaujina jos jurisdikcijai priklausančių jūros zonų sąrašą;

- b) nustato arčiausiai jos kranto linijos esančios jūros zonos vidinę ribą;
 - c) skelbia sąrašą viešojo duomenų bazėje, kurią galima rasti kompetentingos jūreivystės institucijos interneto svetainėje;
 - d) praneša Komisijai apie tokios informacijos vietą ir apie sąrašo pakeitimus.
3. Nukrypstant nuo įpareigojimo sudaryti jūros zonų sąrašą, Graikija, remdamasi 1 dalyje išdėstytoms kategorijoms taikomais atitinkamais kriterijais, gali sudaryti ir prireikus atnaujinti jūros maršrutų sąrašą, kuris apima jūros maršrutus Graikijoje.
4. Pagal jūros zoną, kurioje keleiviniai laivai gali plaukioti, jie skirstomi į šias klases:

A klasė	jūriniais vidaus maršrutais A, B, C ir D zonose plaukiojantis keleivinis laivas
B klasė	jūriniais vidaus maršrutais B, C ir D zonose plaukiojantis keleivinis laivas
C klasė	jūriniais vidaus maršrutais C ir D zonose plaukiojantis keleivinis laivas
D klasė	jūriniais vidaus maršrutais D zonoje plaukiojantis keleivinis laivas

5. Greitaeigiams keleiviniams laivams taikomos 1994 m. Greitaeigių laivų kodekso 1 skyriaus 1.4.10 ir 1.4.11 punktuose arba 2000 m. Greitaeigių laivų kodekso 1 skyriaus 1.4.12 ir 1.4.13 punktuose apibrėžtos kategorijos.“;

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 dalis išbraukiama;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Laivų įrenginiai, atitinkantys pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/90/ES* nustatytus reikalavimus, laikomi atitinkančiais šios direktyvos reikalavimus.

* 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 automatinių įrenginių konstrukcija ir priežiūra atitinka standartus, kuriais būtina remtis atliekant klasifikavimą pagal pripažintos organizacijos taisyklės arba pagal joms lygiavertes taisyklės, 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;

– iii papunktis pakeičiamas taip:

„iii) nepaisant i punkto, naujiems D klasės keleiviniams laivams netaikomi 1966 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo nustatyti reikalavimai dėl mažiausio laivapriekio aukščio;“

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 sąlygų, kurioms netaikomi tokie reikalavimai, – atitinka vėliavos valstybės administracijos reikalavimus; tokios taisyklės užtikrina I priedo II-1 ir II-2 skyriuose išdėstytą lygiavertį saugos lygį, atsižvelgiant į tų jūros zonų, kuriose tokių klasių laivams leidžiama plaukioti, konkrečias vietines plaukiojimo sąlygas; prieš leidžiant 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 priima įgyvendinimo aktus, kuriuose pateikia sprendimą, ar tos 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 TJO rezoliucijos A.373 (10) naujausioje redakcijoje pateikto Laivo su oro pagalve ar su povandeniniais sparnais saugos kodekso (DSC kodeksas) 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) papildoma šiomis dalimis:

„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 aukštesniam patvarumo standartui pasiekti, nelaikomas esmine laivo rekonstrukcija.

6. Laivai, pastatyti iš lygiavertės medžiagos iki ... [šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo diena], šios direktyvos reikalavimus turi atitikti ne vėliau kaip ... [6 metai nuo 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytos datos].
7. Nukrypstant nuo šios direktyvos, valstybė narė, kuri ... [šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo diena] turi daugiau kaip 60 keleivinių laivų, pagamintų iš aliuminio lydinio ir plaukiojančių su jos vėliava, gali netaikyti šios direktyvos nuostatų toliau nurodytiems keleiviniams laivams šiais laikotarpiais:
 - a) B, C ir D klasės keleiviniams laivams, pagamintiems iš aliuminio lydinio po ... [šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo diena] – 10 metų laikotarpiu po tos datos; ir
 - b) B, C ir D klasės keleiviniams laivams, pagamintiems iš aliuminio lydinio iki ... [šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo diena] – 12 metų laikotarpiu po tos datos,

su sąlyga, kad tie laivai plaukioja tik tarp tos valstybės narės uostų.

Bet kuri valstybė narė, kuri nori pasinaudoti šia nukrypti leidžiančia nuostata, ne vėliau kaip ... [2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyta data] praneša Komisijai apie savo ketinimą tai padaryti, taip pat informuoja Komisiją apie turinį. Jos taip pat praneša Komisijai apie visus vėlesnius pakeitimus. Komisija informuoja kitas valstybes nares pagal 9 straipsnio 4 dalį.“;

6) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. C klasės *ro-ro* keleiviniai laivai, kurių kiliai buvo pastatyti arba kurių statyba buvo pasiekusi panašų etapą 2004 m. spalio 1 d. arba vėliau, ir visi A ir B klasių *ro-ro* keleiviniai laivai turi atitikti Direktyvos 2003/25/EB 6, 8 ir 9 straipsnius.“;

b) 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 konkrečių šios direktyvos reikalavimų atitikmenis, jeigu tokie atitikmenys bent jau tokie pat veiksmingi kaip šie reikalavimai.“;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Pagal 1, 2 ar 3 dalį suteiktomis teisėmis besinaudojanti valstybė narė imasi veiksmų laikydamasi šios dalies antros – septintos pastraipų.

Valstybė narė praneša Komisijai apie jos ketinamas priimti priemones ir su tokiu pranešimu nurodo pakankamai detalių, kad jomis būtų galima patvirtinti, kad išlaikomas pakankamas saugos lygis.

Jeigu per šešių mėnesių laikotarpį nuo pranešimo perdavimo Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriame pateikia savo sprendimą, kad siūlomos priemonės nepagrįstos, minėta valstybė narė turi pakeisti siūlomas priemones arba jų nepriimti. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 11 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Priimtos priemonės aiškiai apibrėžiamos atitinkamuose nacionalinės teisės aktuose ir apie jas pranešama Komisijai bei kitoms valstybėms narėms.

Kiekviena tokia priemonė taikoma visiems vienodomis konkrečiomis sąlygomis plaukiojantiems tos pačios klasės keleiviniams laivams arba plaukiojančiosioms priemonėms, nediskriminuojant jų dėl vėliavos, registravimo valstybės arba dėl jų operatoriaus įsisteigimo vietos.

3 dalyje nurodytos priemonės taikomos tik tol, kol laivas ar plaukiojančioji priemonė plaukioja konkrečiomis sąlygomis.

Apie antroje ir ketvirtoje pastraipose nurodytas priemones valstybės narės praneša Komisijai naudodamosi duomenų baze, kurią tokiu tikslu sukuria ir tvarko Komisija ir prie kurios Komisija ir valstybės narės turi prieigą. Komisija pateikia informaciją apie priimtas priemones viešai prieinamoje interneto svetainėje.“;

c) 5 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose pateikia savo sprendimą, ar valstybės narės sprendimas laikinai nutraukti tokio laivo ar plaukiojančiosios priemonės plaukiojimą arba nustatyti papildomas priemones pagrįstas dideliu pavojumi gyvybės saugai, turtui arba aplinkai ir, jeigu laikinas plaukiojimo nutraukimas ar papildomų priemonių nustatymas yra nepagrįstas, iš atitinkamos valstybės narės reikalaujama atšaukti 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, nurodytas 2 straipsnio g, m, q ir zb punktuose, 3 straipsnio 2 dalies a punkte, 6 straipsnio 1 dalies b punkte ir 6 straipsnio 2 dalies b punkte.“;

b) 2 dalyje:

i) b punktas pakeičiamas taip:

„b) atsižvelgiant į patirtį būtų pritaikytos techninės specifikacijos, pateikiamos tarptautinių konvencijų pakeitimuose, skirtuose B, C ir D klasių laivams ir plaukiojančiosioms priemonėms;“;

ii) papildoma šiais punktais:

„c) būtų supaprastinti ir paaiškinti techniniai elementai atsižvelgiant į jų įgyvendinimo metu sukauptą patirtį;

d) būtų atnaujintos nuorodos į kitas susijusias Sąjungos priemones, taikomas vidaus maršrutais plaukiojantiems keleiviniams laivams.“;

c) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais priimami šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyti šios direktyvos pakeitimai.

4. Išimtinėmis aplinkybėmis, jei tai tinkamai pagrįsta atitinkama Komisijos analize, ir siekiant išvengti didelės ir nepriimtinos grėsmės laivybos saugai, sveikatai, gyvenimo ar darbo laivuose sąlygoms arba jūros aplinkai, arba siekiant išvengti nesuderinamumo su Sąjungos jūrų srities teisės aktais, Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama ši direktyva siekiant šios direktyvos tikslais netaikyti 2 straipsnyje nurodytų tarptautinių dokumentų pakeitimo.

Tie deleguotieji aktai priimami likus bent trims mėnesiams iki tarptautiniu mastu nustatyto nebylaus atitinkamo pakeitimo priėmimo laikotarpio pabaigos arba numatytos to pakeitimo įsigaliojimo dienos. Laikotarpiu iki tokio deleguotojo akto įsigaliojimo valstybės narės susilaiko nuo bet kokios iniciatyvos, kuria siekiama pakeitimą įtraukti į nacionalinės teisės aktus arba taikyti atitinkamo tarptautinio dokumento pakeitimą.“;

- 10) įterpiamas šis straipsnis:

„10a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. 10 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 10 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami septynerių metų laikotarpiui nuo ... [šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo diena]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki septynerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 10 straipsnio 3 ir 4 dalyse 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 10 straipsnio 3 ar 4 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie tą aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus tam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

11) 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 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 pradedant plaukioti;
- b) periodinė apžiūra atliekama vieną kartą per 12 mėnesių; ir
- 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 nuostatų išduodamas keleivinio laivo saugos sertifikatas. Sertifikatas pateikiamas II priede nustatyta forma. Tą 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 plaukioti uosto valstybės jūriniiais vidaus maršrutais, vėliavos valstybės administracija susitaria su uosto valstybe dėl visų laivų plaukiojimo sąlygų toje valstybėje. Visas tokias sąlygas vėliavos valstybės administracija įrašo leidime plaukioti.“;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Apie papildomas saugos priemones, lygiavertiškumą ir išimtis, taikomus laivams ar plaukiojančiosioms priemonėms pagal 9 straipsnio 1, 2 ir 3 dalis, įrašoma laivo ar plaukiojančiosios priemonės sertifikate.“;

14) 14 straipsnis išbraukiamas;

15) įterpiamas šis 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 pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Visuose laivuose jų pareigūnams nuolatos naudotis yra pateikiami tokie patalpų išdėstymo planai, kuriuose aiškiai nurodyti kiekvieno denio valdymo postai ir tie „A“ kategorijos skyrių apsupti skyriai, kuriuose gali kilti gaisras, „B“ klasės skyriais apsupti skyriai bei gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų detalės, purškimo įrenginiai, gaisro gesinimo įranga, patekimo į įvairias patalpas priemonės, deniai ir kt., taip pat ventiliacijos sistema, įskaitant ventiliatorių valdymo postų išdėstymo detales, kiekvieno skyriaus poreikiams naudojamų ventiliatorių slopintuvų vietos bei šių ventiliatorių identifikavimo numeriai. Visas pirmiau minėtas detales galima išdėstyti lankstinuke, kurio kopija įteikiama kiekvienam pareigūnui, o viena kopija laive nuolatos laikoma prieinamoje vietoje. Planai ir lankstinukai nuolatos atnaujinami, o bet kuris pakeitimas į juos įtraukiamas pagal galimybes kuo greičiau. Informacija tokiuose planuose ir lankstinukuose pateikiama vėliavos valstybės valstybine kalba. Kai pirmiau minėtos valstybės valstybinė kalba yra ne anglų ir ne prancūzų, parengiamas planų ir lankstinukų vertimas į vieną iš šių kalbų. Kai laivas vidaus vandens maršrutais plaukioja kitoje valstybėje narėje, parengiamas vertimas į tos uosto valstybės valstybinę kalbą, jeigu ši kalba yra ne anglų ir ne prancūzų.“;

- b) III skyriaus 2 dalies lentelės 1 išnašos pirmos pastraipos įvadinė dalis pakeičiama taip:

Plūdriosios gelbėjimo priemonės gali būti gelbėjimosi valtys arba gelbėjimo plaustai arba abiejų šių priemonių derinys, atitinkantys III skyriaus 2 taisyklės 2 punktą. Tuo atveju, kai tai pateisinama atsižvelgiant į saugų plaukiojimo pobūdį ir (arba) palankias plaukiojimo zonos klimato sąlygas, atsižvelgdama į TJO MSC/Circ.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 ... [24 mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Tas nuostatas jos taiko nuo ... [24 mėnesiai po 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 Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas