



Transporta un tūrisma komiteja

2016/0170(COD)

7.2.2017

*****I**
ZIŅOJUMS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izdara
grozījumus Direktīvā 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un
standartiem
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Daniela Aiuto*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
- *** Piekrišanas procedūra
- ***I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- ***II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- ***III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

Grozījumi akta projektā

Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās

Svītrotās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** abās slejās. Jauno tekstu iezīmē ***treknā slīprakstā*** labajā slejā.

Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā.

Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.

Jaunās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā***. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ■ vai pārsvītro. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu ***treknā slīprakstā*** un izdzēšot vai pārsvītrojot aizstāto tekstu.

Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti.

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	19
JURIDISKĀS KOMITEJAS ATZINUMS	22
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA	26
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAUSTA	27

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izdara grozījumus Direktīvā 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2016)0369),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 100. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C8-0208/2016),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2016. gada 19. oktobra atzinumu¹,
 - ņemot vērā Reglamenta 59. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Juridiskās komitejas atzinumu (A8-0167/2017),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
 2. prasa Komisijai priekšlikumu Parlamentam iesniegt vēlreiz, ja tā šo priekšlikumu aizstāj ar citu tekstu, būtiski groza vai ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt;
 3. uzdod priekšsēdētājam Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

¹ *Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts.*

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) Lai uzturētu augstu drošības līmeni, ko nodrošina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/45/EK¹⁶ paredzētie kopīgie drošības standarti, un lai saglabātu godīgas konkurences nosacījumus, būtu jāuzlabo minētās direktīvas piemērošana. Direktīva 2009/45/EK būtu jāpieņem tikai pasažieru kuģiem, kuriem izstrādāti direktīvā noteiktie drošības standarti. Tāpēc no direktīvas darbības jomas būtu jāizslēdz vairāki konkrēti kuģu tipi, piemēram, transporta kuteri, burukuģi vai kuģi, ar kuriem pārvadā apmācītu personālu, kas iesaistīts kuģu vai atkrastes iekārtu darbībā.

¹⁶ 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.).

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums

1.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1) Lai uzturētu augstu drošības **un pasažieru uzticības** līmeni, ko nodrošina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/45/EK¹⁶ paredzētie kopīgie drošības standarti, un lai saglabātu godīgas konkurences nosacījumus, būtu jāuzlabo minētās direktīvas piemērošana. Direktīva 2009/45/EK būtu jāpieņem tikai pasažieru kuģiem, kuriem izstrādāti direktīvā noteiktie drošības standarti. Tāpēc no direktīvas darbības jomas būtu jāizslēdz vairāki konkrēti kuģu tipi, piemēram, transporta kuteri, burukuģi vai kuģi, ar kuriem pārvadā apmācītu personālu, kas iesaistīts kuģu vai atkrastes iekārtu darbībā.

¹⁶ 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.).

(1a) Kuģu pārvadātos transporta kuterus izmanto, lai pasažierus no pasažieru kuģiem pa īsāko maršrutu uzreiz nogādātu krastā un atpakaļ. Tie nav piemēroti transporta līdzekļi, un tos nedrīkstētu izmantot, sniedzot citu veidu pakalpojumus, piemēram, piekrastes tūrisma braucienus. Šādi braucieni būtu jāveic ar kuģiem, kas atbilst attiecīgajām piekrastes valstī pasažieru kuģiem izvirzītajām prasībām, kā tas cita starpā ir

teikts SJO pamatnostādņēs (MSC.1/Circ. 1417 par pamatnostādņēm attiecībā uz pasažieru kuģu transporta kuteriem). Komisijai būtu jānovērtē vajadzība pēc kopīgām Eiropas prasībām, tostarp obligātām normām, kas būtu jāievēro attiecībā uz kuģu pārvadātiem transporta kuteriem, un pirms 2020. gada būtu jāizdod īpašas pamatnostādnes, lai papildus tam atvieglotu dalībvalstu noteikumu un standartu savstarpēju saskaņošanu.

Grozījums Nr. 3

**Direktīvas priekšlikums
1.b apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1b) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK darbības jomā nav iekļauti pasažieru kuģi, kuru kustību nenodrošina ar mehāniskiem līdzekļiem. Burukuģus nedrīkstētu sertificēt saskaņā ar šo direktīvu, ja šo kuģu mehānisko dzinēju ir paredzēts izmantot tikai kā palīgiekārtu un ārkārtas situācijās. Komisijai šā iemesla dēļ būtu jānovērtē vajadzība pēc kopīgām Eiropas prasībām, kuras būtu jāievēro attiecībā uz šīs kategorijas pasažieru kuģiem, un jebkurā gadījumā līdz 2020. gadam būtu jāpublicē īpašas pamatnostādnes. Vienam no minēto pamatnostādņu mērķim vajadzētu būt arī dalībvalstīs izmantoto noteikumu un standartu saskaņošanas atvieglošanai, nepievienojot jaunas prasības tām, kas jau ir paredzētas SJO noteikumos.

Grozījums Nr. 4

**Direktīvas priekšlikums
1.c apsvērums (jauns)**

(1c) Atkrastes iekārtas apkalpo kuģi, kas pārvadā strādājošos. Minētajiem strādājošajiem ir sekmīgi jāpabeidz drošības apmācības pilns kurss un jānodrošina atbilst dažiem obligātiem veselības stāvokļa kritērijiem. Tādēļ viņi būtu jāuzskata par īpašiem pasažieriem, kas ir jāreglamentē, pieņemot atšķirīgus un īpašus drošības noteikumus, kuri neattiecas uz šīs direktīvas darbības jomu. Dalībvalstīm būtu aktīvi jāatbalsta SJO darbs atkrastes kuģu drošības standartu jomā, pamatojoties uz tās rezolūciju MSC.418(97).

Grozījums Nr. 5

**Direktīvas priekšlikums
2. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

(2) Normatīvās atbilstības programmas (REFIT)¹⁷ izpildes gaitā konstatēts, ka ne visas dalībvalstis sertificē alumīnija kuģus saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tā ir izveidojusies neviendabīga situācija, kas traucē īstenot mērķi — sasniegt vienādi augstu drošības līmeni pasažieru vietējos pārvadājumos ar ūdens transportu Savienībā. Lai izvairītos no nevienādas piemērošanas, kam par iemeslu ir direktīvas darbības jomas interpretācija saistībā ar alumīnija kā līdzvērtīga materiāla definēšanu un attiecīgo ugunsdrošības standartu piemērojamību, būtu jāprecizē līdzvērtīga materiāla definīcija.

Grozījums

(2) Normatīvās atbilstības programmas (REFIT)¹⁷ izpildes gaitā konstatēts, ka ne visas dalībvalstis sertificē alumīnija kuģus saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tā ir izveidojusies neviendabīga situācija, kas traucē īstenot mērķi — sasniegt vienādi augstu drošības līmeni pasažieru vietējos pārvadājumos ar ūdens transportu Savienībā. Lai izvairītos no nevienādas piemērošanas, kam par iemeslu ir direktīvas darbības jomas interpretācija saistībā ar alumīnija kā līdzvērtīga materiāla definēšanu un attiecīgo ugunsdrošības standartu piemērojamību, būtu jāprecizē līdzvērtīga materiāla definīcija. ***Līdz ar to alumīnijs visās dalībvalstīs būtu jāuzskata par līdzvērtīgu materiālu tēraudam. Tomēr ir konstatēts, ka spēkā esošie dalībvalstu noteikumi, ar kuriem reglamentē alumīnija kuģus, nodrošina augsta līmeņa tādu pasažieru drošību, kas izmanto vietējos pārvadājumos ar ūdens transportu. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām***

¹⁷ COM(2015)508.

¹⁷ COM(2015)508.

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums 3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Lai uzlabotu juridisko skaidrību un konsekveni, vairākas definīcijas un atsauces būtu jāatjaunina un labāk jāsaprot ar attiecīgajiem starptautiskajiem vai Savienības noteikumiem. Īstenojot šo uzdevumu, būtu īpaši jāgādā par to, lai netiktu mainīta Direktīvas 2009/45/EK pašreizējā darbības joma un direktīvā paredzētais drošības līmenis. Jo īpaši tradicionālā kuģa definīcija būtu labāk jāsaprot ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK¹⁸, vienlaikus saglabājot pašreizējos būves gada un materiāla tipa kritērijus. Atpūtas jahtas un atpūtas kuģa definīcija būtu labāk jāsaprot ar Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvenciju).

¹⁸Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums 4. apsvērums

Grozījums

(3) Lai uzlabotu juridisko skaidrību un konsekveni, vairākas definīcijas un atsauces būtu jāatjaunina un labāk jāsaprot ar attiecīgajiem starptautiskajiem vai Savienības noteikumiem. Īstenojot šo uzdevumu, būtu īpaši jāgādā par to, lai netiktu mainīta Direktīvas 2009/45/EK pašreizējā darbības joma un **paugstināts** direktīvā paredzētais drošības līmenis. Jo īpaši tradicionālā kuģa definīcija būtu labāk jāsaprot ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK¹⁸, vienlaikus saglabājot pašreizējos būves gada un materiāla tipa kritērijus. Atpūtas jahtas un atpūtas kuģa definīcija būtu labāk jāsaprot ar Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvenciju).

¹⁸Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

(4) Ņemot vērā proporcionalitātes principu, pašreizējās preskriptīvās no SOLAS konvencijas izrietošās prasības ir izrādījušās grūti pielāgojamas maziem pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 m. Turklāt mazi kuģi galvenokārt ir būvēti no citiem materiāliem, nevis no tērauda, un tāpēc tikai ļoti ierobežots skaits šādu kuģu ir sertificēti saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tāpēc šādā situācijā, kad nepastāv konkrētas bažas par drošību un direktīvā nav noteikti atbilstoši standarti, kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, būtu jāizslēdz no direktīvas darbības jomas un tiem būtu jāpiemēro īpaši drošības standarti, kurus nosaka dalībvalstis, kas spēj labāk novērtēt tādus vietējos ierobežojumus kuģošanai ar šiem kuģiem kā attālums līdz krastam vai ostai un laika apstākļi.

(4) Ņemot vērā proporcionalitātes principu, pašreizējās preskriptīvās no SOLAS konvencijas izrietošās prasības ir izrādījušās grūti pielāgojamas maziem pasažieru kuģiem, kuru garums ir mazāks nekā 24 m. Turklāt mazi kuģi galvenokārt ir būvēti no citiem materiāliem, nevis no tērauda, un tāpēc tikai ļoti ierobežots skaits šādu kuģu ir sertificēti saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Tāpēc šādā situācijā, kad nepastāv konkrētas bažas par drošību un direktīvā nav noteikti atbilstoši standarti, kuģi, kuru garums ir mazāks nekā 24 m, būtu jāizslēdz no direktīvas darbības jomas un tiem būtu jāpiemēro īpaši drošības standarti, kurus nosaka dalībvalstis, kas spēj labāk novērtēt tādus vietējos ierobežojumus kuģošanai ar šiem kuģiem kā attālums līdz krastam vai ostai un laika apstākļi. ***Nosakot šos standartus, dalībvalstīm būtu jārīkojas saskaņā ar pamatnostādnēm, kuras publicē Komisija. To darot, tām būtu jāņem vērā citi SJO noslēgti starptautiski nolīgumi un konvencijas, un būtu jācenšas novērst tādu papildu prasību ieviešanu, kas pārsniedz spēkā esošos starptautiskos noteikumus. Komisijai būtu jāpastedzina minētajiem kuģiem paredzēto pamatnostādņu izstrāde, kā tas ir noteikts Komisijas 2017. gada darba programmā.***

Grozījums Nr. 8

**Direktīvas priekšlikums
5.a apsvēruma (jauns)**

(5a) Ņemot vērā konkrētās ģeogrāfiskās un laikapstākļu īpatnības un lielo to salu skaitu, kas Grieķijā ir bieži un regulāri jāapkalpo — gan no kontinentālās daļas, gan starp tām —, un no tā izrietošo lielo skaitu iespējamu jūras transporta savienojumu, Grieķijai būtu

jāļauj atkāpties no prasības noteikt jūras rajonus. Konkrētāk runājot, Grieķijā būtu jāatļauj klasificēt pasažieru kuģus saskaņā ar īpašu jūras maršrutu, pa kuru tie kursē, vienlaikus saglabājot tos pašus kritērijus, kurus piemēro pasažieru kuģu klasēm, un tos pašus drošības standartus.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums

7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Lai uzlabotu pārredzamību un vienkāršotu to, kā dalībvalstis paziņo par atvieglojumiem, ekvivalentiem un papildu drošības pasākumiem, Komisijai **šādā** nolūkā būtu jāizveido un **jāuztur** datubāze. **Tajā** būtu jāietver paziņoto pasākumu projekts un pieņemtā redakcija.

Grozījums

(7) Lai uzlabotu pārredzamību un vienkāršotu to, kā dalībvalstis paziņo par atvieglojumiem, ekvivalentiem un papildu drošības pasākumiem, Komisijai **šajā** nolūkā **sadarbībā ar dalībvalstīm** būtu jāizveido datubāze, **kura tai būtu jāuztur un jādara pieejama publiski pieejamā tīmekļa vietnē. Šajā datubāzē** būtu jāietver paziņoto pasākumu projekts un pieņemtā redakcija.

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums

9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā un gūto pieredzi, kā arī lai uzlabotu pārredzamību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu nolūkā izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas starptautisko tiesību instrumentu grozījumus, ja tas ir vajadzīgs, atjaunināt tehniskās prasības un izstrādāt **izmantošanas nosacījumus** Komisijas uzturētajai datubāzei, kurā saglabā dalībvalstu paziņojumus par atvieglojumiem un izņēmumu

Grozījums

(9) Lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā un gūto pieredzi, kā arī lai uzlabotu pārredzamību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu nolūkā izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas starptautisko tiesību instrumentu grozījumus, ja tas ir vajadzīgs, atjaunināt tehniskās prasības un izstrādāt **izsmelšu kārtību par piekļuvi tai** Komisijas uzturētajai datubāzei, kurā saglabā dalībvalstu paziņojumus par atvieglojumiem un izņēmumu

pieprasījumus saskaņā ar šo direktīvu. Sevišķi svarīgi ir Komisijai sagatavošanas darba gaitā pienācīgi apspriesties, tostarp ar ekspertiem, un šo apspriešanos īstenot saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu.

pieprasījumus saskaņā ar šo direktīvu, **un šīs datubāzes izmantošanu**. Sevišķi svarīgi ir Komisijai sagatavošanas darba gaitā pienācīgi apspriesties, tostarp ar ekspertiem, un šo apspriešanos īstenot saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu.

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums

10. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Lai izveidotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasažieru kuģiem, kuri veic reisu no Savienības ostām un uz tām, neatkarīgi no šo reisu veida, Savienības rīcība, kuras mērķis ir paātrināt SJO notiekošo darbu SOLAS konvencijas noteikumu pārskatīšanai, būtu jāsaņem ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību.

Grozījums

(10) Lai izveidotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasažieru kuģiem, kuri veic reisu no Savienības ostām un uz tām, neatkarīgi no šo reisu veida, Savienības rīcība, kuras mērķis ir paātrināt SJO notiekošo darbu SOLAS konvencijas noteikumu pārskatīšanai **un uzlabošanai**, būtu jāsaņem ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību.

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums

11.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11a) Cilvēka faktors ir būtiska kuģu drošības un ar to saistīto procedūru sastāvdaļa. Lai uzturētu augsta līmeņa drošību, ir jāņem vērā drošības, sadzīves un darba apstākļu uzklāšana un apmācības saikne, kā arī vajadzība pēc pienācīgas

izglītības pārrobežu glābšanas un ārkārtas operāciju veikšanai, Savienībai tādēļ būtu jārīkojas proaktīvi, tostarp starptautiskajā mērogā, nolūkā uzraudzīt un uzlabot uz kuģiem strādājošo personu sociālo dimensiju.

Grozījums Nr. 13

**Direktīvas priekšlikums
11.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11b) Lai atvieglotu īstenošanas un transponēšanas procesus, būtu jāatbalsta EMSA funkcijas un jau pastāvošās Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas (PSS EG) izmantošana, kas ir daļa no Kuģošanas drošības grupas.

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – da apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2009/45/EK

2. pants – 1. punkts – q apakšpunkts – 1. daļa

Spēkā esošais teksts

Grozījums

""jūras rajons" ir rajons, kas noteikts atbilstīgi 4. panta 2. punktam;"

(da) panta q) punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

""jūras rajons vai jūras maršruts" ir rajons vai, ja ģeogrāfisku iemeslu dēļ nav iespējams izveidot jūras rajonu, — maršruts, kas noteikts atbilstīgi 4. panta 2. punktam;"

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – j apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

2. pants – 1. punkts – za apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(za) "līdzvērtīgs materiāls" ir alumīnija sakausējums vai jebkurš cits ugunsdrošs materiāls, kas pēc tam, kad bijis attiecīgi pakļauts standarta uzliesmošanas testam, **nodrošinātās izolācijas dēļ** saglabā tēraudam līdzvērtīgas strukturālās un integritātes īpašības;

Grozījums

(za) "līdzvērtīgs materiāls" ir alumīnija sakausējums vai jebkurš cits ugunsdrošs materiāls, kas **vai nu saskaņā pats ar savām īpašībām, vai nu nodrošinātās izolācijas dēļ** pēc tam, kad bijis attiecīgi pakļauts standarta uzliesmošanas testam, saglabā tēraudam līdzvērtīgas strukturālās un integritātes īpašības;

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – j apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

2. pants – 1. punkts – zc apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(zc) "**tradicionālais kuģis**" ir **jebkura veida vēsturisks** pasažieru **kuģis, kas konstruēts pirms 1965. gada**, un šādu kuģu kopijas, **kas būvētas galvenokārt no oriģinālajiem materiāliem**, ieskaitot tradicionālo amatu un kuģošanas veicināšanai un popularizēšanai paredzētos, kas kopā kalpo kā dzīvi kultūras pieminekļi, kurus ekspluatē saskaņā ar tradicionālajiem kuģošanas principiem un paņēmieniem;

Grozījums

(zc) "**tradicionālie kuģi**" ir **visu veidu vēsturiskie** pasažieru **kuģi** un šādu kuģu kopijas, ieskaitot tradicionālo amatu un kuģošanas veicināšanai un popularizēšanai paredzētos, kas kopā kalpo kā dzīvi kultūras pieminekļi, kurus ekspluatē saskaņā ar tradicionālajiem kuģošanas principiem un paņēmieniem;

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – j apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

2. pants – 1. punkts – ze apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(ze) "transporta kuteris" ir kuģī pārvadāta laiva, ko izmanto, lai vairāk nekā 12 pasažierus pārvadātu no stāvoša pasažieru kuģa uz krastu un atpakaļ;

Grozījums

“(ze) "transporta kuteris" ir kuģī pārvadāta laiva, ko izmanto, lai vairāk nekā 12 pasažierus **pa īsāko jūras maršrutu, kas ir definēts SJO pamatnostādņēs MSC.1/Circ.1417**; pārvadātu no stāvoša pasažieru kuģa **uzreiz** uz krastu un

atpakaļ;"

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2009/45/EK

4. pants – 2. punkts – 1.a apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ba) punktam pievieno šādu apakšpunktu:

Atkāpjoties no šā panta pirmā punkta a) apakšpunkta, Grieķijai ģeogrāfisku iemeslu dēļ ir tiesības izveidot un vajadzības gadījumā atjaunināt jūras maršrutu sarakstu, kurā būtu ietverti visi Grieķijas maršruti, nevis izveidot un atjaunināt jūras rajonu sarakstu. To darot, Grieķija izmanto atbilstošus kritērijus pasažieru klases kuģu klasēm, kas ir izklāstīti šā panta 1. punktā.

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

5. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3. Ostas valsts var pārbaudīt pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic vietējos reisus, un revidēt tā dokumentāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK* noteikumiem.

3. Ostas valsts var pārbaudīt pasažieru kuģi, **ro-ro prāmju** vai ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic vietējos reisus, un revidēt tā dokumentāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK* noteikumiem.

Grozījums Nr. 20

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – e apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

6. pants – 6. punkts

6. Kuģu, kuri pirms **šīs direktīvas stāšanās spēkā būvēti** no līdzvērtīga materiāla, atbilstību tās prasībām nodrošina vēlākais [5 gadus pēc 2. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma].;

6. Kuģu, kuri **ir būvēti** pirms [transponēšanas datums, kas ir minēts 2. panta 1. punkta otrajā daļā] no līdzvērtīga materiāla, atbilstību tās prasībām nodrošina vēlākais [ievietot datumu — 5 gadi pēc 2. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma].;

Grozījums Nr. 21

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – ea apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2009/45/EK

6. pants – 6.a punkts (jauns)

(ea) pantam pievieno šādu 6.a punktu:

6.a Atkāpjoties no 6. punkta, dalībvalsts, kurai [spēkā stāšanās dienā] ir vairāk nekā 60 pasažieru kuģu, kas ir izgatavoti no alumīnija sakausējumiem un kas iet zem šīs dalībvalsts karoga, šīs direktīvas normas drīkst nepiemērot līdz [ievietot datumu — 8 gadi pēc 2. panta 1. punkta otrajā daļā minētā transponēšanas datuma] B, C un D klases pasažieru kuģiem, kas ir izgatavoti no alumīnija sakausējuma, ja vien netiek mazināts drošības līmenis un pasažieru kuģis, kuram šīs direktīvas normas nepiemēro, tika uzbūvēts pirms [transponēšanas datums, kas ir minēts 2. panta 1. punkta otrajā daļā] un tas apkalpo tikai minētās dalībvalsts ostu maršrutus.

Grozījums Nr. 22

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 8. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

9. pants – 4. punkts – 4.a daļa (jauna)

“Visus šādus pasākumus veic attiecībā uz visiem vienas klases pasažieru kuģiem vai ātrgaitas kuģiem, kad tie darbojas vienādos, konkrēti aprakstītos apstākļos, nediskriminējot ne pēc to karoga, ne valstspiederības, nedz to ekspluatanta uzņēmējdarbības veikšanas vietas.”

Grozījums Nr. 23

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 8. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

9. pants – 4. punkts – 4.b daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

“Pasākumus, kas ir minēti šā panta 3. punktā, piemēro tikai tik ilgi, kamēr kuģis vai ātrgaitas kuģis darbojas konkrēti aprakstītos apstākļos.”

Grozījums Nr. 24

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 8. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/45/EK

9. pants – 4. punkts – 5. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

"Otrajā un ceturtajā daļā minētos pasākumus paziņo, izmantojot datubāzi, ko šādā nolūkā izveido un **uztur** Komisija. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus par šīs datubāzes pieejamības **nosacījumiem**.";

"Otrajā un ceturtajā daļā minētos pasākumus paziņo, izmantojot datubāzi, ko šādā nolūkā izveido, **uztur** un **dara pieejamu publiski pieejamā tīmekļa vietnē** Komisija. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.a pantu pieņemt deleģētos aktus par šīs datubāzes pieejamības **sīki reglamentētu kārtību**.";

Grozījums Nr. 25

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 2009/45/EK

14. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

“1. Attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, Savienība iesniedz SJO priekšlikumus, kuru mērķis ir veicināt darbu, kas patlaban notiek SJO nolūkā pārskatīt 1974. gada SOLAS konvencijas jaunākās redakcijas noteikumus, kas ietver administrācijas ziņā atstātos jautājumus, lai izveidotu minēto noteikumu saskaņotu interpretāciju un pieņemtu to attiecīgus grozījumus.”

Grozījums Nr. 26

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14.a punkts (jauns)

Direktīva 2009/45/EK

15. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

“1. Attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, Savienība iesniedz SJO priekšlikumus, kuru mērķis ir veicināt darbu, kas patlaban notiek SJO nolūkā pārskatīt **un uzlabot** 1974. gada SOLAS konvencijas jaunākās redakcijas noteikumus, kas ietver administrācijas ziņā atstātos jautājumus, lai izveidotu minēto noteikumu saskaņotu interpretāciju un pieņemtu to attiecīgus grozījumus.”

Grozījums

(14a) direktīvas 15. pantam pievieno šādu punktu:

„Nosakot sodu, jo īpaši ņem vērā attiecīgā pārkāpuma smagumu, ilgumu un subjektīvo pusi, un to palielina, ja tiek konstatēti atbildību pastiprinoši apstākļi.”

PASKAIDROJUMS

Komisijas priekšlikums

Direktīvā 2009/45/EK ir paredzēti drošības noteikumi un standarti, kas ir jāpiemēro jauniem un jau kursējošiem pasažieru kuģiem, kas ir taisīti no tērauda un līdzvērtīga materiāla, un ātrgaitas kuģiem, kas ES dalībvalstīs sniedz vietējos pakalpojumus. Ar tās palīdzību ES līmenī īsteno SJO SOLAS konvenciju, kurā ir noteikti pasažieru kuģu būves, stabilitātes, automātikas, elektronikas, ugunsdrošības un glābšanas aprīkojuma tehniskie parametri, proti, tādu kuģu tehniskie parametri, kas pārvadā vairāk kā 12 pasažierus. ES vietējā pasažieru flote sastāv no aptuveni 3175 kuģiem, kuri kursē dažādās jūras šajā direktīvā klasificētās jūras teritorijās, un aptuveni 900 kuģiem, kas pārvietojas tikai īpašās šim nolūkam paredzētās teritorijās.

Šo noteikumu pārskatīšana notiek pēc tam, kad tika veikta spēkā esošo pasažieru kuģu drošību reglamentējošo tiesību aktu lietderības pārbaude, tostarp apspriešanās ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām. Šīs pārbaudes rezultātā tika konstatēts, ka regulējuma normās pastāvošās atsevišķās neskaidrības ir novedušas pie atšķirīga traktējuma no dalībvalstu puses, jo īpaši par to, vai direktīva attiecas uz mazākiem kuģiem un atsevišķiem cita veida kuģiem. Komisijas priekšlikums ir izstrādāts, lai censtos vienkāršot un precizēt atbilstošas prasības. Pārskatītajā direktīvā jo īpaši:

- no tās tvēruma ir izslēgti visi gan ekspluatācijā esoši, gan jauni pasažieru kuģi, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, ļaujot dalībvalstīm pašām reglamentēt attiecīgos drošības standartus (3. pants),
- no tās tvēruma ir izslēgti atkrasti apkalpojošie kuģi, kas pārvadā darba ņēmējus uz atkrastes iekārtām, piemēram, vējparkiem, kā arī transporta kuteri, kas ir kuģu pārvadātas laivas, ko izmanto pasažieru pārvadāšanai no stāvoša pasažieru kuģa uz krastu un atpakaļ (2. pants),
- no tās tvēruma ir izslēgti burukuģi, ja tie ir aprīkoti ar papildu mehāniskiem piedziņas līdzekļiem, kā arī atpūtas jahtas un tradicionālie kuģi, tos definējot precīzāk (2. pantu),
- to tvērumā ir konkrēti iekļauti pasažieru kuģi, kas ir būvēti no alumīnija, alumīniju atzīstot kā materiālu, kas ir līdzvērtīgs tēraudam (2. pants).

Papildus tam jūras teritoriju klasifikācija ir vienādota, ņemot vērā to kuģu apdraudējumu, kas darbojas konkrētā jūras teritorijā, un to patvēruma punktu kritērijus, kuros avārijā cietuša kuģa apkalpes locekļi var iziet krastā, aizvieto ar precīzāku atsauci uz attālumu no krasta līnijas. Turklāt Komisijai ir jāizveido datubāze, kurā tiktu glabāti un būtu pieejami obligātie dalībvalstu paziņojumi par atbrīvojumiem, ekvivalenci vai papildu drošības pasākumiem, kurus tās var pieņemt attiecībā uz šīs direktīvas prasību ievērošanu (14. pants). Visbeidzot, ir atjaunināta virkne tehnisko definīciju.

Referentes nostāja

Referente uzsver, ka galvenajam pasažieru kuģu drošības regulējuma pieņemšanas mērķim ir jābūt tam, lai pasažieri un apkalpe varētu droši ceļot uz pasažieru kuģiem un laivām Eiropas

Savienībā. Ar ierosināto vienkāršošanu ir jāpalīdz patiešām pilnībā īstenot un uzraudzīt noteikumus dalībvalstīs, kā arī panākt to īstenošanu tajās un tādējādi sekmēt augsta kopējā drošības līmeņa nodrošināšanu.

Referente kopumā atbalsta Komisijas priekšlikumu un atzīst agrāk veiktajā *REFIT* novērtējumā izdarītos konstatējumus, taču referente uzskata, ka pastāv nozares, attiecībā uz kurām priekšlikums ir jāstiprina un jāgroza. Kā ir paredzēts priekšlikumā, veicot papildu tehnisko darbu, ar kuru precizē līdzvērtīga materiāla definīciju, ir arī jāsekmē atjaunināto noteikumu īstenošana dalībvalstīs, kurās no alumīnija izgatavoti pasažieru kuģi nodrošina vietējos pakalpojumus.

Vadlīnijas par mazāku un tādu kuģu drošības standartiem, kuriem piemēro atbrīvojumus

Pasažieru transportā plaši izmanto mazākus kuģus, kuru garums ir mazāks par 24 m. Šādi kuģi var būt arī nozīmīgi kuģi, kas pārvadā līdz 250 pasažieriem, kā to konstatēja arī EESK. Kaut arī tas varētu būt nesamērīgi — noteikt tādas pašas prasības, kas ir jāievēro attiecībā uz lielāka izmēra pasažieru kuģiem, ir svarīgi paturēt spēkā stingrus drošības noteikumus un standartus gadījumos, kad dalībvalstu uzdevums ir pieņemt noteikumus, ar kuriem reglamentē šādu kuģu navigāciju to ūdeņos. Referente tādēļ ierosina, lai Komisija sniegtu vadlīnijas, kas būtu jāpilda dalībvalstīm, nozarei un uzņēmumiem. Šāds „mazs aroda kodekss“ atvieglos drošības noteikumu un dalībvalstīs veikto pārbaužu tuvināšanu.

Kuģu pārvietotos transporta kuterus izmanto nolūkā tikai pārvadāt pasažierus no pasažieru kuģiem (galvenokārt kruīza kuģiem) uz krastu un atpakaļ. Referente ir nobažījies par to, ka šādus kuģus nedrīkst izmantot cita veida pakalpojumiem, piemēram, piekrastes tūrisma braucieniem. Šādus braucienus drīkst veikt tikai kuģi, kas atbilst krasta valsts pasažieru kuģus reglamentējošajām prasībām. Komisijai tādēļ būtu jānovērtē vajadzība pēc kopīgām Eiropas prasībām, tostarp obligātām normām un īpašām vadlīnijām attiecībā uz šīs kategorijas kuģiem, lai atvieglotu noteikumu un standartu saskaņošanu dalībvalstu starpā.

Atkrastes apkalpošanas kuģi ir izslēgti no direktīvas tvēruma, pamatojoties uz to, ka tie uz atkrastes iekārtām pārvadā nozares profesionālos darbiniekus, nevis pasažierus. Pagaidām starptautiskā līmenī nav panākta vienošanās par standartu, kā definēt un pārvadāt nozares profesionālos darbiniekus, — šis uzdevums ir jāveic SJO līmenī. Referente tādēļ aicina dalībvalstis aktīvi atbalstīt SJO darbu, ko tā veic, definējot atkrastes kuģu pienācīgus drošības standartus.

Burukuģi jau no tvēruma tika izslēgti kā pasažieru kuģi, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi. Saskaņā ar jaunajiem noteikumiem tagad tiek precizēts, ka no direktīvas tvēruma ir izslēgti pat kuģi, kas ir aprīkoti ar mehāniskas piedziņas līdzekļiem, kuri ir domāti kā palīglīdzekļi un līdzekļi ārkārtas gadījumos. Nolūkā Eiropā saglabāt burukuģu saskaņotu drošības līmeni, referente iesaka, lai Komisija novērtē un izdod šai kategorijai paredzētas kopīgas prasības, līdz 2020. gadam publicējot īpašas vadlīnijas.

Pārredzamība

Saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstis ir tiesīgas uzlabot drošības standartus, lai ņemtu vērā īpašus vietējos apstākļus, pieņemtu dalībvalstu noteikumus, kas būtu līdzvērtīgi šīs direktīvas prasībām, vai atbrīvotu kuģus no atsevišķu prasību ievērošanas noteiktos ekspluatācijas apstākļos (gada laiks, diennakts laiks, jūras apstākļi utt.). Par šādiem uzlabojumiem ir jāinformē

Komisija un pēc to pieņemšanas tie jādara zināmi arī citām dalībvalstīm. Lai nodrošinātu pilnīgu pārredzamību, tostarp no sabiedrības viedokļa, jebkurš atbrīvojums, līdzvērtība vai papildu drošības pasākums, ir jāpublicē publiski pieejamā tīmekļa vietnē. Vispārējās piekļuves attiecīgajai datubāzei un tās izmantošanas kārtība Komisijai būtu jāprecizē savlaicīgi, pieņemot attiecīgus deleģētos aktus.

Drošības standarti un kuģu apkalpe

Lai nodrošinātu augstu drošības līmeni visa pasažieru kuģa reisa laikā, ir svarīgi ņemt vērā ne tikai attiecīgā kuģa fizisko struktūru un aprīkojumu, bet arī ņemt vērā drošības, sadzīves un darba apstākļu uz kuģiem un apkalpes apmācības mijiedarbību. Cilvēka faktors acīmredzami ir visa šā procesa fundamentāla sastāvdaļa. Referente uzskata, ka direktīvā būtu jādeklarē, ka ES attiecībā uz šo aspektu ir jābūt proaktīvai, tostarp starptautiskā mērogā, lai uzraudzītu un uzlabotu uz kuģiem strādājošo darba ņēmēju sociālo aspektu.

JURIDISKĀS KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izdara grozījumus Direktīvā 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Atzinuma sagatavotāja: *Joëlle Bergeron*

ĪSS PAMATOJUMS

Ievads

Komisijas priekšlikums attiecas uz Direktīvas 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem grozīšanu. Šī direktīva nav pārāk sena, taču, neraugoties uz to, tā ir nedaudz jāmodernizē. Direktīvā ir reglamentēta pasažieru kuģu augstu drošības standartu nodrošināšana Savienībā. Tā kā drošības līmenis tiek nodrošināts saskaņoti, direktīvā ir visai loģiski paredzēta savstarpēja kuģu drošības sertifikātu atzīšana. Dažādie ierosinātie grozījumi ir uzskaitīti turpmāk tekstā par katru jomu.

Regulējuma vienkāršošana

Komisijas priekšlikums ir daļa no Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*), kuras mērķis ir, cik vien iespējams, vienkāršot Savienības tiesības. Tas nozīmē arī to, ka zināmā mērā, vairs netiek reglamentētas zināmas darbības. Ja, ņemot to vērā, ir loģiski, ka kuģu pasažieriem piemēro stingrus drošības noteikumus, tad izrādījās, ka attiecībā uz mazajiem kuģiem, proti, tiem, kas ir īsāki par 24 metriem, nav jāpiemēro saskaņoti noteikumi, jo tie ir pārāk stingri vai nav piemērojami. Ar šo priekšlikumu tiek atcelts šo mazo kuģu Eiropas regulējums, izņemot tos, kas pārvietojas lielā ātrumā, atstājot šā jautājuma reglamentāciju pilnīgā dalībvalstu ziņā. Atpūtas kuģi arī no šīs direktīvas tvēruma ir izslēgti.

Atzinuma sagatavotāja konstatē, ka vienkāršošanas procesa ietvaros daudzas direktīvā iekļautās definīcijas ir pielāgotas šā brīža apstākļiem. Sākotnēji direktīva attiecās uz kuģiem no tērauda un līdzvērtīgiem materiāliem, tostarp viegliem materiāliem, taču tā netika piemērota visās dalībvalstīs vienādi. Priekšlikumā ir līdz ar to precizēta direktīvas piemērošanas joma attiecībā uz definīciju, kurā alumīnijs tiek definēts kā līdzvērtīgs un izturīgs materiāls un nav tērauds, lai pieņemtu šiem kuģiem kopīgas drošības normas.

Spēkā esošā direktīva jūras zonas sadala vairākos sektoros atkarībā no jūras bīstamības, un saskaņā ar to jo īpaši vieglāki kuģi var pārvietoties tuvāk krasta „patvēruma” zonām. Tā kā

šos patvērumus nav viegli atrast, kā dēļ ir sarežģīti aprēķināt to zonu robežas, kurās varētu pārvietoties šie vieglākie kuģi, šī patvēruma koncepcija tika atmesta, lai par pamatu ņemtu vienkāršāku risinājumu — attālumu līdz krastam.

Ievērojot minēto vienkāršošanas uzstādījumu, direktīvas priekšlikumā ir paredzēts saskaņot jauno kuģu kontroles noteikumus ar jau esošo kuģu kontroles noteikumiem. Visbeidzot, no direktīvas tiek svītrotas daudzas pagaidu normas, kas ir zaudējušas savu aktualitāti, lai uzlabotu tās saprotamību.

Datubāze

Lai uzlabotu dalībvalstu tādu priekšrakstu pieejamību kontroles iestādēm un kuģu operatoriem, kas ir pieņemti kuģu drošības jomā un var vēl var atšķirties daudzos gadījumos, priekšlikumā paredz to, lai Komisija izveidotu datubāzi, kurā būtu iekļauti dažādi dalībvalstu priekšraksti. Šo datubāzi pārzinātu Komisija, un to izmantotu attiecīgās personas. Šis priekšlikums ir ļoti noderīgs, jo tas atvieglo tiesību izmantošanu, vienlaikus citām dalībvalstīm ļaujot saglabāt attiecīgos nacionālos priekšrakstus.

Komitoloģija

Tiek ierosināti citi grozījumi, lai šīs direktīvas normas saskaņotu ar jauno komitoloģijas regulējumu, kas ir noteikts Lisabonas līgumā. Līdz ar to ir aktualizētas atsauces uz izpildes aktiem, un regulatīvo procedūru ar kontroli atceļ un to vietā pieņem deleģētos aktus.

Deleģētos aktus turpmāk varēs grozīt, lai grozītu dažas tehniskas prasības, reglamentētu iepriekš minēto datubāzi un arī lai Komisija varētu koriģēt dažu starptautisko nolīgumu par navigācijas drošību piemērošanu Eiropā, kad tie tiktu turpmāk grozīti. Atzinuma sagatavotāja šos priekšlikuma aspektus ir izskatījusi īpaši uzmanīgi, un viņai nav iebildumu pret jauno deleģēto pilnvarojumu.

Secinājums

Noslēgumā atzinuma sagatavotāja norāda, ka ir sāкта direktīvas priekšlikuma izskatīšana, kas pēc sava rakstura ir ļoti tehniska, un ka nav nekādu iebildumu. Saskaņojumi ar pašreiz spēkā esošo regulējumu ir veikti pareizi, jo īpaši komitoloģijas jomā, un administratīvās vienkāršošanas soļi ir jāvērtē atziniģi.

GROZĪJUMI

Juridiskā komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju ņemt vērā šādu grozījumu:

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums

7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Lai uzlabotu pārredzamību un

Grozījums

(7) Lai uzlabotu pārredzamību un

vienkāršotu to, kā dalībvalstis paziņo par atvieglojumiem, ekvivalentiem un papildu drošības pasākumiem, Komisijai šādā nolūkā būtu jāizveido un jāuztur datubāze. Tajā būtu jāietver paziņoto pasākumu projekts *un pieņemtā redakcija*.

vienkāršotu to, kā dalībvalstis paziņo par atvieglojumiem, ekvivalentiem un papildu drošības pasākumiem, Komisijai šādā nolūkā būtu jāizveido un jāuztur datubāze. Tajā būtu jāietver paziņoto pasākumu projekts *to pieņemtajā redakcijā. Šiem ziņojumiem vajadzētu būt sabiedrībai pieejamiem*.

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Pasažieru kuģu drošības noteikumi un standarti
Atsauces	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 9.6.2016
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	JURI 9.6.2016
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Joëlle Bergeron 11.7.2016
Izskatīšana komitejā	29.11.2016
Pieņemšanas datums	12.1.2017
Galīgais balsojums	+: 17 –: 0 0: 2
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu
Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Eleonora Evi, Andrey Novakov

ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Pasažieru kuģu drošības noteikumi un standarti	
Atsauces	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)	
Datums, kad to iesniedza EP	6.6.2016	
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 9.6.2016	
Komitejas, kurām lūgts sniegt atzinumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 9.6.2016	JURI 9.6.2016
Komitejas, kurām lūgts sniegt atzinumu Lēmuma datums	ENVI 15.6.2016	
Referenti Iecelšanas datums	Daniela Aiuto 15.6.2016	
Izskatīšana komitejā	27.2.2017	10.4.2017
Pieņemšanas datums	11.4.2017	
Galīgais balsojums	+	45
	-	1
	0	0
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen	
Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	John Stuart Agnew, Jiří Maštálka	
Iesniegšanas datums	21.4.2017	

ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiři Mařtálka
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Tapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakob Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

0	0

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas