

20.3.2024

A9-0422/36

Grozījums Nr. 36

Karima Delli

Transporta un tūrisma komitejas vārdā

Ziņojums

A9-0422/2023

Caroline Nagtegaal

Direktīvas 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, grozīšana

(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Direktīvas priekšlikums

—

EIROPAS PARLAMENTA GROZĪJUMI*

Komisijas priekšlikumā

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES

DIREKTĪVA (ES) 2024/...

(... gada ...),

ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1286/2011

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

* Grozījumi: jaunais vai grozītais teksts ir norādīts treknā slīprakstā; svītrojumi ir apzīmēti ar simbolu ■ .

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ OV C, C/2023/875, 8.12.2023., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

² Eiropas Parlamenta ... nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/18/EK³ nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un paredz jūras negadījumu un starpgadījumu drošības izmeklēšanas sistēmu (“drošības izmeklēšana”). Jūras negadījumus, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, izmeklē neatkarīgas izmeklēšanas struktūras, kuras dalībvalstīs izveidotas, lai uzlabotu kuģošanas drošību, kā arī aizsargātu jūras vidi, ***ar mērķi mācīties no līdzšinējās pieredzes un novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.***
- (2) Kopš Direktīvas 2009/18/EK stāšanās spēkā ir notikušas izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē un tehnoloģiju attīstībā. Būtu jāņem vērā minētās izmaiņas un attīstība, kā arī pieredze, kas gūta, īstenojot minēto direktīvu.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.)

- (3) *Šajā sakarā Savienībai saskaņā ar savām starptautiskajām saistībām jūras vides aizsardzības jomā arī turpmāk būtu jāuzņemas vadošā loma nozarē, kas tiek regulēta gan Eiropas, gan starptautiskā līmenī.*
- (4) Direktīvā 2009/18/EK ir atsauces uz vairākiem tiesību aktiem, kurus pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) un kuri kopš tās stāšanās spēkā ir atcelti, grozīti vai pārskatīti. **Minētā direktīva atsaucas, piemēram, uz** SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu (pieņemts ar SJO 1997. gada 27. novembra Rezolūciju A.849(20)), kas atcelts ar Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodeksu jūras negadījuma vai jūras starpgadījuma izmeklēšanai kuģošanas drošības aspektā (pieņemts ar SJO 2008. gada 16. maija Rezolūciju MSC 255(84)) (“SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss”) un ar SJO Vadlīnijām izmeklētājiem Negadījumu izmeklēšanas kodeksa īstenošanai (pieņemtas ar Rezolūciju A.1075(28)) (“SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Negadījumu izmeklēšanas kodeksa īstenošanai”).

- (5) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ir noteiktas jaunas definīcijas, piemēram, jēdziena “jūras negadījumu drošības izmeklēšanas iestāde” definīcija, savukārt citi jēdzieni, piemēram, “smags negadījums”, ir svītroti. Minētās izmaiņas būtu jāiestrādā Direktīvā 2009/18/EK.
- (6) Direktīvā 2009/18/EK ir arī atsauce uz SJO 2008. gada 18. decembra Cirkulāru MSC/MEPC.3/Circ.3 “Ziņojumi par jūras negadījumiem un incidentiem, Pārskatītās saskaņotās ziņošanas procedūras”, kas tika aizstāts ar SJO 2014. gada 18. novembra Cirkulāru MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 ■ .
- (7) SJO Vadlīnijās izmeklētājiem Negadījumu izmeklēšanas kodeksa īstenošanai ir sniegti praktiski ieteikumi sistemātiskai jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai, un tās palīdz izstrādāt efektīvu analīzi un preventīvos pasākumus. *Šīs vadlīnijas aizstāj Komisijas Regulā (ES) Nr. 1286/2011⁴ izklāstīto kopējo metodiku. Tāpēc tās būtu jāiekļauj Direktīvā 2009/18/EK, bet Regula (ES) Nr. 1286/2011 būtu jāatceļ.*

⁴ *Komisijas Regula (ES) Nr. 1286/2011 (2011. gada 9. decembris), ar ko pieņem jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju, kas izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/18/EK 5. panta 4. punktu (OV L 328, 10.12.2011., 36. lpp.).*

- (8) Zvejas kuģi, kas ir īsāki par 15 metriem, pašlaik ir izslēgti no Direktīvas 2009/18/EK darbības jomas. Tāpēc drošības izmeklēšana attiecībā uz jūras negadījumiem, kuros iesaistīti šādi zvejas kuģi, nav **ne** sistemātiska, **ne** saskaņota. Šādiem kuģiem ir lielāka nosliece uz apgāšanos, un apkalpes **locekļi salīdzinoši bieži pārkrīt** pār bortu ■ . Tāpēc, lai aizsargātu minētos zvejas kuģus, to apkalpi un vidi, ir jāparedz, ka par ļoti smagiem jūras negadījumiem, kuros iesaistīti šādi zvejas kuģi, ir jāveic sākotnējs novērtējums, – **kurā cita starpā ņem vērā pieejamos pierādījumus, kā arī to, vai drošības izmeklēšanas konstatējumi varētu palīdzēt novērst turpmākus jūras negadījumus un starpgadījumus**, – lai noteiktu, vai iestādēm būtu jāsāk drošības izmeklēšana. **Paredzams, ka šis pasākums būtiski pozitīvi ietekmēs jūrā izglābto dzīvību un novērsto ievainojumu skaitu, jo īpaši, aizsargājot Eiropas zvejnieku dzīvību un veselību.**
- (9) **Direktīvai 2009/18/EK nebūtu jāliedz dalībvalstīm pieņemt valsts noteikumus par tādu jūras negadījumu vai starpgadījumu izmeklēšanu, kuros iesaistīti jebkura tipa kuģi, kas pārvadā 12 vai mazāk pasažierus vai iesaistās citās komerciālās darbībās.**

- (10) Dažas Direktīvā 2009/18/EK sniegtās definīcijas nav skaidras. Būtu jānosaka zvejas kuģa garuma definīcija, jo īpaši, kad jūras negadījumu drošības izmeklēšanas iestāžu (“izmeklēšanas iestādes”) pieeja un pienākumi atšķiras atkarībā no zvejas kuģa garuma.
- (11) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss attiecas uz notikumu vai secīgiem notikumiem, kuri notikuši “tiešā saistībā ar kuģa ekspluatāciju”. Šim jēdzienam pastāv būtiskas atšķirības, un tas būtu jāprecizē. Šīs atšķirības ietekmē izmeklēšanas iestāžu rīcību, jo īpaši saistībā ar negadījumiem ostās, kopīgas izmeklēšanas iespējām un negadījumu un izmeklēšanas datu vākšanu.
- (12) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā noteikts, ka, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums, *veic drošības* izmeklēšanu *uz jūras*. Tomēr nav norādes par laikposmu, kurā pēc negadījuma ir jāiestājas nāvei, lai šīs nāves dēļ minēto negadījumu uzskatītu par ļoti smagu jūras negadījumu, un tādēļ tas būtu jāizmeklē. Tādēļ Direktīvā 2009/18/EK būtu jāietver šāda norāde.

- (13) *Izmeklēšanas iestādēm būtu jādara viss iespējams, lai ziņojumi par negadījumiem un to ieteikumi pirms publiskošanas būtu pieejami attiecīgajām personām, tostarp cietušajiem un viņu ģimenēm.*
- (14) *Ņemot vērā to, cik svarīgi drošības izmeklēšanā ir pārbaudīt cilvēkfaktorus, drošības izmeklēšanā būtu pienācīgi jāņem vērā darba un dzīves apstākļi uz kuģa un to iespējamā ietekme uz izmeklējamo jūras negadījumu vai starpgadījumu.*
- (15) Dalībvalstu izmeklēšanas iestādēm pieejamais personāls, kā arī to operatīvie resursi ir ļoti atšķirīgi, tāpēc jūras negadījumu paziņošana un izmeklēšana ir neefektīva un nekonsekventa. Tādēļ Komisijai ar Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) palīdzību *individuālo drošības izmeklēšanu vajadzībām* būtu jāsniedz ļoti specializēts analītiskais atbalsts (vispārīgās prasmes), kā arī analītiskie instrumenti un aprīkojums (aparātūra). *Turklāt būtu jāturpina veicināt un atbalstīt sadarbību un savstarpēju palīdzību starp ES dalībvalstīm attiecībā uz drošības izmeklēšanām, jo īpaši, ņemot vērā ar vidiskajiem, sociālajiem, sabiedrības veselības un darba tiesību aspektiem saistītās jaunās kuģošanas drošuma problēmas.*

- (16) Tāpēc *EMSA* būtu jāorganizē **regulāras apmācības** par konkrētiem tehniskiem paņēmieniem un jaunajiem sasniegumiem un tehnoloģijām, kas **varētu** būt svarīgas drošības izmeklēšanā nākotnē. Šādā apmācībā cita starpā būtu jāpievēršas atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām, kas ir īpaši svarīgas paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” kontekstā, automatizācijai un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/679⁵ paredzētajiem vispārīgajiem datu aizsardzības noteikumiem. ***Tas uzlabos drošību uz kuģiem un uz tiem strādājošo jūrnieku un zvejnieku veselību un drošību.***
- (17) ***Visos gadījumos būtu jānodrošina drošības izmeklēšanas neatkarība, un visiem šajās izmeklēšanās iesaistītajiem, tostarp gan publiskiem, gan privātiem uzņēmumiem, iestādēm vai aģentūrām, nevajadzētu būt interešu konfliktā.***
- (18) ***Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas, lai nodrošinātu, ka drošības izmeklēšanas tiek veiktas konsekventi, un lai palīdzētu izmeklēšanas iestādēm uzlabot un paplašināt savas drošības aspektu izmeklēšanas spējas. ■***

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula), (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

(19) *Lai Direktīvu 2009/18/EK pielāgotu norisēm starptautiskajās jūras tiesībās, kuras attiecas uz negadījumu izmeklēšanu jūras transporta nozarē, un lai veicinātu zināšanu apkopošanu un apmaiņu un ziņošanu par tām, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz šīs direktīvas pielikumu grozīšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁶. Šajā apspriešanā jo īpaši būtu jāiesaista pastāvīgās sadarbības sistēma, kas izveidota ar Direktīvu 2009/18/EK. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.*

⁶ *OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.*

- (20) Ņemot vērā *EMSA* veikto dalībvalstu apmeklējumu pilno ciklu, ko tā veic, lai uzraudzītu šīs direktīvas īstenošanu, Komisijai būtu jāizvērtē šīs direktīvas īstenošana ne vēlāk kā *piecus* gadus pēc *šīs grozījumu direktīvas transponēšanas* dienas un par to jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.
- (21) *Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, paredzēt noteikumus par negadījumu izmeklēšanu jūras transporta nozarē, lai uzlabotu kuģošanas drošību un aizsargātu jūras vidi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.*
- (22) Tādēļ Direktīva 2009/18/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/18/EK

Direktīvu 2009/18/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 1. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. **Tā kā** saskaņā ar šo direktīvu veiktu **drošības izmeklēšanu uz jūras** (“drošības izmeklēšanas”) mērķis **nav noteikt atbildību vai vainas pakāpi, no minētajās izmeklēšanās konstatētajiem faktiem neizsecina nekādu vainu vai atbildību.** Dalībvalstis nodrošina, ka jūras negadījumu drošības izmeklēšanas **iestādēm** (“izmeklēšanas **iestādes**”) **neliedz un netraucē** ziņot par visiem jūras negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem **■**.”;
- (2) direktīvas 2. panta 2. punktā svītrot d) apakšpunktu;

(3) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- (1) “SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss” ir SJO Kuģošanas drošības komitejas (MSC) 2008. gada 16. maija Rezolūcijai MSC.255(84) **pielikumā** pievienotais Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss jūras negadījuma vai jūras starpgadījuma izmeklēšanai kuģošanas drošības aspektā tā jaunākajā redakcijā;
- (2) “SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Negadījumu izmeklēšanas kodeksa īstenošanai” ir vadlīnijas, kas pievienotas pielikumā SJO Asamblejas 2013. gada 4. decembrī pieņemtajai Rezolūcijai A.1075(28), **to jaunākajā redakcijā**;

- (3) turpmāk norādītos terminus saprot atbilstoši SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām:
- (a) “jūras negadījums”;
 - (b) “ļoti smags jūras negadījums”;
 - (c) “jūras starpgadījums”;
 - (d) “jūras negadījuma drošības izmeklēšana”
 - (e) “jūras negadījumu drošības izmeklēšanas iestāde”;
 - (f) “valsts, kas izmeklē jūras negadījumu”;
 - (g) “pamatoti ieinteresēta valsts”;
 - (h) “smags ievainojums”;
- (4) “SJO Pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā” ir pamatnostādnes, kas pievienotas pielikumā SJO Juridiskās komitejas 2006. gada 27. aprīļa Rezolūcijai LEG.3(91) un ko Starptautiskās Darba organizācijas Pārvaldes iestāde apstiprinājusi savā 296. sesijā 2006. gada 12.–16. jūnijā, *to jaunākajā redakcijā*;

- (5) “ro-ro pasažieru kuģis” ir “ro-ro pasažieru kuģis”, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2017/2110* 2. panta 1. punktā;
- (6) “ātrgaitas pasažieru kuģis” ir “ātrgaitas pasažieru kuģis”, kā definēts Direktīvas (ES) 2017/2110 2. panta 2. punktā;
- (7) “reisa datu reģistrācijas iekārta” (“VDR”) ir “reisa datu reģistrācijas iekārta”, kā definēts SJO Kuģošanas drošības komitejas 2012. gada 22. maija SJO Rezolūcijas MSC.333(90) pielikuma 4.1. punktā *tā* jaunākajā redakcijā, **kas papildināta ar attiecīgajiem SJO veikspējas standartiem, kas piemērojami minētās VDR uzstādīšanas dienā, un neskarot Savienības tiesību aktus;**
- (8) “vienkāršota reisa datu reģistrācijas iekārta” (“S-VDR”) ir “vienkāršota reisa datu reģistrācijas iekārta”, kā definēts SJO Kuģošanas drošības komitejas 2004. gada 17. maija SJO Rezolūcijas MSC.163(78) pielikuma 4.1. punktā *tā* jaunākajā redakcijā, **kas papildināta ar attiecīgajiem SJO veikspējas standartiem, kas piemērojami minētās S-VDR uzstādīšanas dienā, un neskarot Savienības tiesību aktus;**

- (9) “drošības ieteikums” ir jebkurš priekšlikums, tostarp reģistrācijas un kontroles nolūkā, ko ierosina:
- (a) tās valsts, kura veic vai vada drošības izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai
 - (b) attiecīgā gadījumā Komisija, kas rīkojas, pamatojoties uz teorētisku datu analīzi un veikto drošības izmeklēšanu rezultātiem;
- (10) “zvejas kuģa garums” ir “zvejas kuģa garums” Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/1130** 2. panta nozīmē;
- (11) “nāvējošs miesas bojājums” ir miesas bojājums, ko persona gūst negadījumā un kā rezultātā 30 dienu laikā pēc negadījuma dienas iestājas šīs personas nāve, – **ja attiecīgā informācija ir pieejama.**

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/1130 (2017. gada 14. jūnijs), kas nosaka zvejas kuģu īpašības (OV L 169, 30.6.2017., 1. lpp.).”;

(4) direktīvas 4. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citām drošības izmeklēšanām, ko veic paralēli, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi, un ka izmeklēšanas iestādes var ziņot par drošības izmeklēšanu rezultātiem bez norādījumiem vai iejaukšanās no personām, organizācijām vai pusēm, kuras var ietekmēt to iznākums;”;

(b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) koordinēt attiecīgo izmeklēšanas iestāžu darbību, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi.”;

(5) direktīvas 5. un 6. pantu aizstāj ar šādiem:

“5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas iestāde veic drošības izmeklēšanu *pēc jebkura* ļoti *smaga* jūras *negadījuma*:

(a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas;

(b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts *UNCLOS*, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai

(c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo iesaistītais kuģis vai kuģi.

2. Ja zvejas kuģis ir īsāks par 15 metriem, izmeklēšanas iestāde **nekavējoties un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šā panta 1. punktā minētā ļoti smagā jūras negadījuma** veic sākotnējo novērtējumu, lai noteiktu, vai veikt vai neveikt drošības izmeklēšanu. Ja izmeklēšanas iestāde pieņem lēmumu neveikt drošības izmeklēšanu, šā lēmuma iemeslus **nekavējoties un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc ļoti smagā jūras negadījuma** dokumentē un paziņo saskaņā ar 17. panta 3. punktu.
3. Lemjot par to, vai veikt drošības izmeklēšanu saskaņā ar šā panta 2. punktu, izmeklēšanas iestāde ņem vērā pieejamos pierādījumus, kā arī to, vai drošības izmeklēšanas konstatējumi var palīdzēt novērst turpmākus jūras negadījumus un starpgadījumus.
4. Ja uz kādu jūras negadījumu vai starpgadījumu neattiecas šā panta 1., 2. vai 3. punkts, izmeklēšanas iestāde lemj par to, vai veikt drošības izmeklēšanu.

5. Jomu, uz kuru attiecas drošības izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka izmeklēšanas vadītājas valsts izmeklēšanas iestāde sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu iestādēm ***tādā veidā, kāds pēc izmeklēšanas vadītājas valsts izmeklēšanas iestādes ieskatiem*** visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu, un ar nolūku novērst turpmākus jūras negadījumus un starpgadījumus.
6. Veicot drošības izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde ievēro SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Negadījumu izmeklēšanas kodeksa īstenošanai. Izmeklētāji var atkāpties no šīm vadlīnijām īpašos gadījumos, ja saskaņā ar viņu profesionālo spriedumu to var pamatot kā nepieciešamu drošības izmeklēšanas mērķu sasniegšanai. Komisija var ***pieņemt šo vadlīniju īstenošanas ieteikumus***, ņemot vērā attiecīgus drošības izmeklēšanā izdarītos secinājumus un ***pēc apspriešanās ar izmeklēšanas iestādēm saistībā ar 10. pantā izklāstīto pastāvīgās sadarbības sistēmu***.

7. Lemjot par to, vai kāds jūras negadījums vai starpgadījums ir noticis blakus kuģim, pietauvojoties vai piestātnē, vai tajā ir iesaistīti krasta vai ostas darbinieki, vai tas ir noticis “tiešā saistībā ar kuģa ekspluatāciju” un tādēļ ir jāveic drošības izmeklēšana, ***dalībvalstis, rīkodamās saskaņā ar saviem valsts tiesību aktiem***, īpašu uzmanību pievērš tam, cik lielā mērā veiktajā darbībā un attiecībā uz to ir iesaistīta un ir būtiska kuģa konstrukcija, aprīkojums, procedūras, apkalpe un kuģa vadība.
8. Drošības izmeklēšanu uzsāk uzreiz pēc tam, kad ir noticis jūras negadījums vai starpgadījums, bet jebkurā gadījumā ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tā.
9. ***Saskaņā ar valsts tiesību aktiem***, ja drošības izmeklēšanas gaitā kļūst zināms vai ir aizdomas, ka ir izdarīts nodarījums saskaņā ar 3., 3.*bis*, 3.*ter* vai 3.*quarter* pantu 1988. gada ***Konvencijas*** par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošanu ***jaunākajā redakcijā***, izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā valsts tiesību aktus, nekavējoties informē dalībvalsts vai dalībvalstu un jebkuras attiecīgās trešās valsts jūras drošības iestādes.

6. pants

Ziņošanas pienākums

Dalībvalsts savā tiesību sistēmā paredz, ka atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties dara zināmus šīs dalībvalsts izmeklēšanas iestādei visus jūras negadījumus un starpgadījumus, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma.”;

(6) direktīvas 7. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Paralēlas drošības izmeklēšanas veikšana par vienu un to pašu negadījumu vai starpgadījumu ir pieļaujama vienīgi izņēmuma gadījumos. Šādā gadījumā dalībvalstis paziņo Komisijai šādu paralēlu drošības izmeklēšanu veikšanas iemeslus. Dalībvalstis, kas veic paralēlas drošības izmeklēšanas, savstarpēji sadarbojas. Jo īpaši iesaistītās izmeklēšanas iestādes *savlaicīgi* apmainās ar visu piemēroto informāciju, kas iegūta viņu attiecīgo drošības izmeklēšanu gaitā, jo īpaši, lai pēc iespējas izdarītu vienotus secinājumus.”;

(b) iekļauj šādu punktu:

“1.a Veicot drošības izmeklēšanu, pamatoti ieinteresētās *dalībvalstis* pēc iespējas *palīdz* dalībvalstij(-īm), kas izmeklē jūras negadījumu drošības aspektā, piekļūt attiecīgajai informācijai, kura vajadzīga drošības izmeklēšanai. *Saskaņā ar pamatoti ieinteresētās valsts tiesību aktiem* izmeklētājam vai izmeklētājiem, kas veic drošības izmeklēšanu, *piešķir* arī piekļuvi *informācijai, kas ir valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, loču* un citu pamatoti ieinteresētas valsts jūrniecības *darbinieku rīcībā, ja to uzskata par nepieciešamu.*”;

(c) *panta 4. punktu aizstāj ar šādu:*

“4. *Ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts ro-ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis, drošības izmeklēšanas procedūru sāk dalībvalsts, kuras teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS, ir noticis jūras negadījums vai starpgadījums. Ja jūras negadījums vai starpgadījums ir noticis citos ūdeņos, drošības izmeklēšanas procedūru sāk dalībvalsts, kuru minētais ro-ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis apmeklējis pēdējo. Dalībvalsts, kura uzsākusi drošības izmeklēšanas procedūru, ir atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm, līdz tās savstarpēji vienojas par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.*”;

(7) direktīvas 8. un 9. pantu aizstāj ar šādiem:

“8. pants

Jūras negadījumu drošības izmeklēšanas iestāde

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par drošības izmeklēšanu atbild objektīva, **neatkarīga un** pastāvīga drošības izmeklēšanas iestāde, kurai ir piešķirtas vajadzīgās pilnvaras **un** pietiekami līdzekļi un finanšu resursi, un ka to veic atbilstīgi kvalificēti izmeklētāji, kam ir tāda kompetence jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos, kas vajadzīga, lai ***pildītu savus pienākumus, ievērojot šo direktīvu.***

Jūras negadījumu drošības izmeklēšanas iestādēm neliedz uz laiku iecelt piemērotus izmeklētājus ar specializētām prasmēm, kas vajadzīgas, lai piedalītos drošības izmeklēšanā, vai izmantot konsultantus, kuri sniedz ekspertu konsultācijas par jebkuru drošības izmeklēšanas aspektu.

Lai drošības izmeklēšanu veiktu objektīvi, ***drošības*** izmeklēšanas iestāde organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tai uzticētajam uzdevumam.

Dalībvalstis, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav ne savu kuģu, ne arī kuģu, kas kuģotu ar šo valstu karogu, **uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma, nosaka** neatkarīgu kontaktiestādi sadarbībai **drošības** izmeklēšanā saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

2. **Drošības** izmeklēšanas iestāde nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt **drošības** izmeklēšanas iestāde vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.
3. **Drošības** izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.

4. Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka to **drošības** izmeklēšanas iestādes izmeklētāji vai izmeklētāji no citas **drošības** izmeklēšanas iestādes, kurai deleģēts drošības izmeklēšanas uzdevums, attiecīgos gadījumos sadarbībā ar iestādēm, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, ir nodrošināti ar visu piemēroto informāciju **un tehnoloģiskajiem līdzekļiem** drošības izmeklēšanas veikšanai un tādējādi ir pilnvaroti:
- (a) piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkurai kuģim, vrakam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;
 - (b) nodrošināt pierādījumu tūlītēju uzskaiti un vraku, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
 - (c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un izmantot brīvu piekļuvi šādu pārbaudi vai analīzi rezultātiem;
 - (d) brīvi piekļūt jebkādei svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no VDR **vai S-VDR** iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, kuģu satiksmes vadības dienesta ierakstiem, reisu, kravu, apkalpi un jebkuru citu personu, objektu, stāvokli vai apstākli, kā arī kopēt un izmantot šādu informāciju un datus;

- (e) brīvi piekļūt upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem vai no upuru ķermeņiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
 - (f) pieprasīt kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku vai citu iesaistīto cilvēku izmeklēšanas rezultātus vai no šiem cilvēkiem ņemto paraugu analīžu rezultātus un brīvi piekļūt tiem;
 - (g) iztaujāt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru intereses varētu uzskatīt par tādām, kas *kaitē* drošības *izmeklēšanai*;
 - (h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasifikācijas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji ir iedibināti attiecīgajā dalībvalstī;
 - (i) pieprasīt attiecīgās valsts attiecīgo iestāžu palīdzību, tostarp karoga valsts un ostas valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, meklēšanas un glābšanas dienestu, loču vai cita ostas personāla vai jūrnieku palīdzību.
5. ***Drošības*** izmeklēšanas iestādei ir iespēja nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās ***drošības*** izmeklētājiem piešķir statusu, kas dod nepieciešamās neatkarības garantijas.

6. To uzdevumu pildīšanu, kas **drošības** izmeklēšanas iestādei uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi vai starpgadījumi, ja šāda drošības izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas iestādes neatkarību.
7. **■** Katra dalībvalsts **var izstrādāt, ieviest un uzturēt** savas **drošības** izmeklēšanas iestādes kvalitātes vadības sistēmu.
8. ***Direktīvas 10. pantā minētā pastāvīgas sadarbības sistēma atbalsta izmeklēšanas iestādes un uzlabo to drošības izmeklēšanas spējas, izstrādājot norādījumus un ieteikumus, lai nodrošinātu, ka drošības izmeklēšana tiek veikta konsekventi, un šajā sakarā izstrādā un īsteno salīdzinošās izvērtēšanas programmu.***

9. pants

Konfidencialitāte

1. *Neskarot Regulu (ES) 2016/679, dalībvalsts, rīkojoties saskaņā ar savu tiesību sistēmu, nodrošina, ka turpmāk minētos ierakstus nedara pieejamus citiem mērķiem kā vien drošības izmeklēšanai, ja vien minētās dalībvalsts kompetentā iestāde nav secinājusi, ka pastāv sevišķi svarīgas sabiedrības intereses, kas pamato informācijas izpaušanu, tostarp gadījumos, kad minētā kompetentā iestāde ir secinājusi, ka ieguvumi no informācijas izpaušanas ir lielāki par negatīvo ietekmi vietējā un starptautiskā mērogā, kāda šādai izpaušanai var būt uz minēto vai jebkādu turpmāku drošības izmeklēšanu:*
 - (a) *visas personu sniegtās liecības, kuras drošības izmeklēšanas iestāde apkopojusi drošības izmeklēšanas gaitā;*
 - (b) *dokumentus, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši drošības izmeklēšanā;*

- (c) drošības izmeklēšanas iestādes apkopoto informāciju, kas ir īpaši sensitīva un privāta, tostarp informāciju par personu veselību;*
- (d) materiālus, kas tapuši drošības izmeklēšanas gaitā, piemēram, pierakstus, uzmetumus, drošības negadījumu izmeklētāju rakstveidā izteiktos atzinumus, kā arī atzinumus, kas izteikti, analizējot informāciju;*
- (e) informāciju un pierādījumus, kurus snieguši drošības izmeklētāji no citām dalībvalstīm vai trešām valstīm saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi, ja to pieprasījusi viņu drošības izmeklēšanas iestāde;*
- (f) starpposma, kopsavilkuma vai galīgo ziņojumu projektus;*
- (g) visu saziņu starp personām, kas piedalījušās kuģa ekspluatācijā;*
- (h) rakstiskus vai elektroniskus kuģu satiksmes dienesta ierakstus un šo ierakstu atšifrējumus, tostarp ziņojumus un rezultātus, kas sagatavoti iekšējai lietošanai.*

2. *Drošības izmeklēšanā iegūtos VDR un S-VDR ierakstus nedara pieejamus un neizmanto citiem nolūkiem kā vien drošības izmeklēšanas vai kuģa drošības nolūkiem, ja vien šādi ieraksti nav anonimizēti vai izpausti drošās procedūrās.*
3. *Šā panta 1. punktā minētajos nolūkos izpauž tikai tos datus, kas ir absolūti nepieciešami.*
4. *Dalībvalstis, ievērojot Savienības tiesību aktus, var nolemt ierobežot gadījumus, kad drīkst pieņemt šādu lēmumu par izpaušanu.”;*

(8) direktīvas 10. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības sistēmu, kas ļauj attiecīgajām **drošības** izmeklēšanas iestādēm savstarpēji sadarboties tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķu sasniegšanai.”;

(b) panta 3. punktu groza šādi:

i) ievaddaļu un a) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“3. Pastāvīgajā sadarbības sistēmā dalībvalstu **drošības** izmeklēšanas iestādes jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai:

(a) ļautu **drošības** izmeklēšanas iestādēm kopīgi izmantot sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar drošības izmeklēšanu saistītus objektus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, tostarp informācijas iegūšanu no VDR **vai S-VDR** un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu.”;

ii) panta h) un i) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“h) veicinātu sadarbību ar trešo valstu **drošības** izmeklēšanas iestādēm un starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva;

i) **drošības** izmeklēšanas iestādēm, kas veic drošības izmeklēšanu, sniegtu visu attiecīgo informāciju.”;

(9) *direktīvas 12. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:*

“3. Dalībvalsts līdzdarbība drošības izmeklēšanā, kuru veic pamatoti ieinteresēta trešā valsts, neskar šajā direktīvā noteikto prasību ievērošanu attiecībā uz drošības izmeklēšanas veikšanu un ziņošanu. Ja pamatoti ieinteresēta trešā valsts vada drošības izmeklēšanu, kurā iesaistīta viena vai vairākas dalībvalstis, šīs dalībvalstis var pieņemt lēmumu neveikt paralēlu drošības izmeklēšanu ar noteikumu, ka trešās valsts veikta drošības izmeklēšana notiek saskaņā ar SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksu. Šādos gadījumos dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestādēm nepiemēro 14. pantu.”;

(10) *direktīvas 13. panta a) punktu aizstāj ar šādu:*

“a) saglabātu visu informāciju no kartēm, kuģa žurnāliem, elektroniskos ierakstus un magnētiskās un videolentes, tostarp VDR vai S-VDR un citu elektronisko iekārtu reģistrēto informāciju, kas saistīta ar negadījuma brīdi un laikposmu pirms un pēc negadījuma;”;

(11) direktīvas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants

Ziņojumi par negadījumiem

1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas drošības izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā **par negadījumu, kuru** sagatavo pēc kompetentās **drošības** izmeklēšanas iestādes norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām iedaļām.

Drošības izmeklēšanas iestāde var nolemt publicēt tikai īsu ziņojumu par drošības izmeklēšanu, ja:

- (a) drošības izmeklēšana neattiecas uz ļoti smagu jūras negadījumu; vai***
- (b) drošības izmeklēšanas konstatējumi attiecībā uz jūras negadījumu vai starpgadījumu nevar palīdzēt novērst turpmākus jūras negadījumus vai starpgadījumus.***

2. **Drošības** izmeklēšanas iestāde dara visu iespējamo, lai 1. punktā minētais ziņojums **par negadījumu**, tostarp tās secinājumi un jebkādi iespējamie ieteikumi, būtu publiski un jo īpaši jūrniecības nozarei pieejami 12 mēnešos pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma dienas. **Ja ļoti smaga jūras negadījuma gadījumā** nav iespējams minētajā laikā sagatavot galīgo ziņojumu **par negadījumu**, 12 mēnešos pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu **par negadījumu**.
3. **Drošības** izmeklēšanas vadītājas dalībvalsts izmeklēšanas iestāde nosūta Komisijai galīgā vai starpposma ziņojuma kopiju. **Drošības** izmeklēšanas iestāde ņem vērā Komisijas galaziņojuma iespējamās tehniskās piezīmes, ja tās neiespaido konstatējumu būtību un kuru mērķis ir ziņojuma **par negadījumu** kvalitātes uzlabošana, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu.

4. *Komisija tiek pūlvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 20. pantu, lai grozītu turpmāk minētās šīs regulas I pielikuma daļas: “2. Fakti”, “3. Apraksts” un “4. Analīze”.*”;

(12) direktīvas 15. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

- “1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā **drošības** izmeklēšanas iestāžu sniegtos drošības ieteikumus, **jo īpaši turpmāku negadījumu novēršanas nolūkā**, un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar Savienības un starptautiskajiem tiesību aktiem.
2. Vajadzības gadījumā **drošības** izmeklēšanas iestāde vai Komisija sniedz drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veikto drošības izmeklēšanu vispārējiem rezultātiem.”;

(13) direktīvas 16. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Neskarot tās tiesības sniegt agrīnu brīdinājumu, ja **drošības** izmeklēšanas iestāde jebkurā drošības izmeklēšanas posmā uzskata, ka ir steidzami jārīkojas Savienības līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīnu brīdinājumu.”;

(14) direktīvas 17. pantu groza šādi:

(a) iekļauj šādu **■** punktu:

“2.a Dalībvalstis **EMCIP** paziņo **■** par visiem jūras negadījumiem un starpgadījumiem II pielikumā noteiktajā formātā **un, ja tiek veikta drošības izmeklēšana, sniedz datus, kas iegūti drošības izmeklēšanās saskaņā ar EMCIP datubāzes shēmu**. Attiecībā uz zvejas kuģiem, kas ir īsāki par 15 metriem, jāpaziņo tikai ļoti smagi jūras negadījumi. **Ja netiek izmeklēti ļoti smagi jūras negadījumi, kuros iesaistīti zvejas kuģi, kas ir īsāki par 15 metriem, iemeslus, kāpēc tas netiek darīts, paziņo EMCIP.**”;

(b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. ***Drošības*** izmeklēšanas iestādes paziņo *EMCIP* visus ļoti smagus jūras negadījumus. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu un norīkot kompetento valsts iestādi vai iestādes paziņot visus citus jūras negadījumus un starpgadījumus. Ja Komisijas rīcībā ir informācija par jūras negadījumu vai starpgadījumu, tā ***informē valsts kompetentās iestādes.***”;

(c) ***iekļauj šādu punktu:***

“5. ***Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 20. pantu, lai, ņemot vērā SJO veiktās izmaiņas SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā, grozītu šīs direktīvas II pielikumu un atjauninātu sarakstu ar datiem, kuri jāpaziņo pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma.***”;

(15) direktīvā iekļauj šādu **█** pantu:

“17.a pants

Apmācība un operatīvais atbalsts

1. Komisija *ar EMSA palīdzību un sadarbībā ar dalībvalstīm* veicina spēju attīstību, kā arī zināšanu apmaiņu *drošības* izmeklēšanas iestādēs un starp tām, *atkarībā no dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestāžu vajadzībām* nodrošinot *regulāru* apmācību par juridiskiem un tehnoloģiskiem jauninājumiem, konkrētiem tehniskiem paņēmieniem, instrumentiem un tehnoloģijām, kas saistītas ar kuģiem, to aprīkojumu un ekspluatāciju.
2. Pēc *drošības* izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma un pieņemot, ka nepastāv interešu konflikts, Komisija sniedz operatīvu atbalstu dalībvalstīm *drošības* izmeklēšanas veikšanā. Šāds atbalsts *var ietvert* specializētu analītisko instrumentu vai aprīkojuma, kā arī *konkrētu* speciālo zināšanu nodrošināšanu *ar nosacījumu, ka atbalsta sniegšanas rezultātā netiek apdraudēta attiecīgo drošības izmeklēšanas iestāžu neatkarība.*”;

(16) direktīvas 19. un 20. pantu aizstāj ar šādiem:

“19. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (*COSS*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002*. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011** nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (*COSS*) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

20. pants

Deleģēšanas īstenošana

- 1. *Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.***
- 2. *Pilnvaras pieņemt 14. panta 4. punktā un 17. panta 5. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no ... [šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienā].***
- 3. *Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 14. panta 4. punktā un 17. panta 5. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.***
- 4. *Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu*.***

5. *Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.*
6. *Saskaņā ar 14. panta 4. punktu un 17. panta 5. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.*

* *OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.”;*

(17) *direktīvā iekļauj šādu pantu:*

“20.a pants

Grozījumi SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā

Grozījumus SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā piemēro, neskarot atbilstības pārbaudes procedūru, kas izklāstīta 5. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2099/2002.”;

(18) direktīvas 23. pantu aizstāj ar šādu:

“23. pants

Īstenošanas pārskatīšana

Komisija līdz ... [**90 mēneši** pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un atbilstību tai ***un vajadzības gadījumā ierosina turpmākus pasākumus, ņemot vērā tajā izklāstītos ieteikumus, tostarp apsverot iespēju šīs direktīvas darbības jomā ietvert obligātu drošības izmeklēšanas veikšanu zvejas kuģiem, kas ir īsāki par 15 metriem, kā arī apsverot šādas izmeklēšanas ietekmi uz drošības izmeklēšanas iestāžu darba slodzi.***”;

(19) ***direktīvā iekļauj šādu pantu:***

“24.a pants

Atcelšana

Komisijas Regulu (ES) Nr. 1286/2011 atceļ ***no ... [30 mēneši pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas].***”;

(20) *direktīvas I pielikumu groza šādi:*

(a) *2.1. iedaļu aizstāj ar šādu:*

“2.1. Dati par kuģi:

karogs/reģistrs,

identifikācija,

galvenie raksturlielumi,

īpašnieks un rēdereja,

dati par konstrukciju,

drošas kuģošanas minimālā apkalpe,

atļautā krava,

par zvejas kuģiem – informācija par to, kāda veida zveju kuģis veicis negadījuma laikā.”;

(b) 2.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“2.3. Informācija par jūras negadījumu vai starpgadījumu:

jūras negadījuma vai starpgadījuma veids,

datums un laiks,

jūras negadījuma vai starpgadījuma koordinātas un vieta,

iekšējā un ārējā vide,

kuģa ekspluatācijas un reisa segments,

vieta uz kuģa,

par jūras negadījumiem vai starpgadījumiem, kuros iesaistīti krasta

vai ostas darbinieki, – pārvadājamā krava,

ar cilvēka faktoru saistītie dati,

sekas (cilvēkiem, kuģim, kravai, videi, citas).”;

(21) *direktīvas II pielikuma 30. punktu aizstāj ar šādu:*

“30. Kravai nodarītie bojājumi, tostarp jūrā pazaudētie konteineri.”

2. pants

Transponēšana

1. Līdz... *[30 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas]* dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības.
Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants
Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

... [vieta], ... [datums]

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

Or. en