

— Pasiūlymo 20 straipsnis panaikina Tarybos sprendimą 73/391/EEB. Tačiau pasiūlymo III priede Tarybos sprendimas 76/641/EEB taip pat yra paminėtas pavadinimu „Panaikintas sprendimas su jo pakeitimu“ kaip ir Tarybos sprendimas 76/641/EEB. Todėl, siekiant nuoseklumo, Sprendimu 76/641/EEB įvestas pakeitimas išbraukiamas iš 20 straipsnio.

2.6 Be to, ypatingą dėmesį reikėtų skirti tam, kad būtų užtikrintas vertimų tikslumas, kadangi dėl netikslumų gali kilti teisinių neaiškumų ir teisės aktai gali būti neteisingai taikomi.

Briuselis, 2004 m. birželio 30 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Roger BRIESCH

Nuomonė dėl „Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl tarptautinio saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso įgyvendinimo Bendrijoje“

(COM(2003) 767 galutinis - 2003/0291 (COD))

(2004/C 302/05)

2004 m. sausio 13 d. Europos Taryba, vadovaudamasi Europos Bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, nusprendė paprašyti Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pateikti nuomonę dėl „Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl tarptautinio saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso įgyvendinimo Bendrijoje“.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, atsakingas už komiteto darbo šiuo klausimu parengimą, 2004 m. gegužės 10 d. priėmė nuomonę. Pranešėja buvo Dr. Bredima Savopoulou.

410-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2004 m. birželio 30 d. – liepos 1 d. (2004 m. birželio 30 d. posėdis) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 155 nariams balsavus „už“, 2- „prieš“ bei 4 susilaikius, priėmė šią nuomonę:

1. Įžanga

1.1 1979 m. Tarptautinė Jūrų Organizacija (TJO) patvirtino Saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos tarptautinį valdymo kodeksą (ISM kodeksą), kaip laivybos saugos kultūros ir aplinkosauginės savimonės vystymo skatinimo priemonę. 1994 m. TJO nusprendė padaryti kodeksą privalomu, patvirtindama 1974 m. tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) naują IX skyrių „Saugaus laivų eksploatavimo valdymas“.

1.2 Privalomas kodekso taikymas įsigaliojo dviem etapais. 1998 m. liepos 1 d. jis tapo privalomas įmonėms, tarptautinėse jūrų kelionėse eksploatuojančioms keleivinius laivus, naftos tanklaivius, cheminių medžiagų tanklaivius, dujų gabenimo jūros transporto priemones ir virš 500 tonų bruto svorio piltinių/birių krovinių gabenimo jūros transporto priemones. 2002 m. liepos 1 d. kodeksas tapo privalomas įmonėms, tarptautinėse jūrų kelionėse eksploatuojančioms kitus virš 500 tonų bruto svorio krovinius laivus.

1.3 Reaguodama į „Estonia“ tragediją, ES nusprendė imtis veiksmų, kad būtų anksčiau įgyvendintas ISM kodeksas ro-ro tipo keleiviniams keltams, Bendrijoje naudojamiems tarptautinėse ir vidaus jūrų kelionėse iki 1996 m. liepos mėnesio 1 d. pagal reglamentą (EB) Nr. 3051/95 (1995-12-08) ⁽¹⁾. EESRK tiesiogiai su tuo susijusioje savo nuomonėje pritarė pasiūlytam veiksmui ir palaikė Komisijos iniciatyvą. ⁽²⁾

1.4 Reglamentas buvo taisytas du kartus: a) reglamentu Nr. 179/98 ⁽³⁾, susijusiu su vienodu ISM kodekso dokumentų / Europoje eksploatuojamų keltų sertifikatų įgyvendinimu ir b) reglamentu Nr. 1970/2002 ⁽⁴⁾, kuriame atsižvelgiama į TJO patvirtintas vėlesnes ISM kodekso pataisas. Reglamentas įsigaliojo 2002 m. lapkričio 26 d.

⁽¹⁾ 1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3051/95 dėl „roll-on/roll-off“ tipo keleivinių keltų („ro-ro“ keltų) saugos valdymo, OL L 320, 1995 12 30, p. 14.

⁽²⁾ OL C 236, 1995 09 11, p. 42.

⁽³⁾ OL L 19, 1998 01 24, p. 35.

⁽⁴⁾ OL L 302, 2002 12 06, p. 3.

2. Komisijos pasiūlymas

2.1 Kai reglamentas (EB) Nr. 3051/95 buvo patvirtintas, valstybės narės ir Europos Parlamentas pareiškė, kad ISM kodekso taikymas „ro-ro“ tipo keleiviniams keltams yra prioritetas, tačiau taip pat jis buvo pirma iš daugybės tęstinių saugos jūroje stiprinimo iniciatyvų.

2.2 Pasiūlytas reglamentas yra labiau bendro pobūdžio, jis pakeis reglamentą (EB) Nr. 3051/95 ir jo pagrindinis tikslas yra palengvinti teisingą, griežtą ir harmonizuotą kodekso įgyvendinimą visose valstybėse narėse bei stojančiose šalyse. Reglamentas lygiagrečiai išlaikys galiojančias „ro-ro“ tipo keltams taikomas ES ISM taisykles, nepriklausomai nuo jų registracijos šalies ir nuolatinių plaukimo maršrutų į ir iš Europos uostų.

2.3 Reglamentas bus taikomas visoms įmonėms, jūroje eksploatuojančioms vieną ar daugiau šių laivų:

- valstybėse narėse registruotus krovinius laivus tarptautinėse ir vidaus jūrų kelionėse;
- valstybėse narėse registruotus keleivinius laivus tarptautinėse jūrų kelionėse;
- keleivinius laivus, nepriklausomai nuo registracijos šalies, plaukiančius vidaus jūrų kelionėse A ir B klasės jūros srityse, kaip nustatyta direktyvos Nr. 98/18/EB 4 straipsnyje;
- „ro-ro“ tipo keleivinius keltus, nepriklausomai nuo jų registracijos šalies, nuolatiniams „ro-ro“ tipo keleivinių keltų maršrutais plaukiančius į arba iš Bendrijos valstybių narių uostų; ir
- krovinius laivus, nepriklausomai nuo jų registracijos šalies, kabotažiniais maršrutais plaukiančius į arba iš Bendrijos valstybių narių uostų.

2.4 Pasiūlyto reglamento sfera pagrįsta SOLAS konvencijos IX skyriaus nuostatomis ir taikoma visiems į SOLAS sferą patenkantiems valstybėse narėse registruotiems laivams, net jei jie plaukia vidaus jūrų kelionėse. Nepaisant to, nuostatos bus taikomos tik tiems vidaus jūrų kelionėse plaukiantiems keleiviniams laivams, kurie nutolsta daugiau nei 5 mylias nuo kranto linijos, bet šios taisyklės galios bet kurios šalies registracijai.

2.5 Bet kuri įmonė, eksploatuojanti vieną ar daugiau anksčiau minėtų laivų, turės laikytis saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos (ISM kodeksas) Tarptautinio valdymo kodekso, kuris pateikiamas priedo I dalyje. Valstybės narės turės sutikti su sertifikatų išdavimo proceso gairėmis (administravimo nuostatomis, susijusiomis su ISM kodekso įgyvendinimu), kaip pažymėta priedo II antraštėje.

3. Bendros pastabos

3.1 ISM kodeksas yra vienas reikšmingiausių TJO žengtų žingsnių saugos jūroje srityje, kadangi jis nustato pagrindus veiksmingam TJO konvencijos įgyvendinimui. EESRK, kaip ir ankstesnėse savo nuomonėse, mano, kad reglamentas Nr. 3051/95 buvo labai reikalingas, nes 2 metais paankstino

ISM kodekso įgyvendinimą „ro-ro“ tipo keleivinių laivų atžvilgiu ir išplėtė jo taikymą vidaus jūrų kelionėse plaukiančių laivų atžvilgiu.

3.2 EESRK pažymi, kad tarptautinėse jūrų kelionėse plaukiančius keleivinius bei krovinius laivus eksploatuojančių įmonių atžvilgiu pasiūlyto reglamento siekinys pasiektas, nes įpareigojimas laikytis ISM kodekso kyla iš SOLAS konvencijos. Taip pat ir vidaus jūrų kelionėse plaukiančius „ro-ro“ tipo keleivinius laivus eksploatuojančių įmonių atžvilgiu tikslas pasiektas įgyvendinus reglamentą Nr. 3051/95.

3.3 Komisija iš esmės pasiūlymą grindžia tuo, jog visiškai ISM kodekso ir tiesiogiai susijusių TJO gairių perkėlimas į ES teisę pagerins veiksmingą ISM kodekso įgyvendinimą Bendrijoje. EESRK sutinka su pagrindimu ir visiškai palaiko siekinį, kiek tai susiję su laivais, kuriems jau taikomas ISM kodeksas. Tačiau, dėl pasiūlyto ISM kodekso taikymo kitoms laivų rūšims išplėtimo pridėtinės vertės EESRK pateikia šias pastabas.

3.3.1 ISM kodeksas kilo iš pramonės iniciatyvos kaip savanoriška laivybos kokybės kėlimo priemonė. ISM kodekso privalomo globalaus įgyvendinimo patirtis nuo pirmo 1998 m. etapo, kaip ir tikėtasi, atskleidė kodekso privalumus ir trūkumus. Buvo visuotinai pripažinta, kad visoje jūrų bendruomenėje (laivų registracijos valstybės, klasifikacinės bendrovės ir laivybos įmonės) reikia geresnio kodekso siekinių supratimo, kad būtų gerinami ryšiai tarp tų, kurie išduoda ISM sertifikatus ir nustato ISM kodekso standartus auditorių mokymui. Gero saugos valdymo kertinis akmuo yra įpareigojimas iš viršaus. Saugos jūroje ir taršos prevencijoje galutinius rezultatus lemia visų lygių asmenų įpareigojimai ir motyvacija. Nesuprantant jūrinės dalies, ISM kodeksas būtų įgyvendinamas tik popieriuje, ko ir tikisi skeptikai.

3.3.2 Šiais laikais rizikos įvertinimas yra plačiai naudojamas kaip siekinys ir patikima saugos stiprinimo sumetimų priemonė. Remiantis šiuo požiūriu ir atsižvelgiant į parodytą poreikį, privalomas ISM kodekso taikymas nuolatiniams maršrutais į ir iš ES uostų plaukiantiems keltams visiškai pasiteisino ir pasitvirtino. Remiantis tais pačiais pagrindais, gairių taikymas visiems kitiems vidaus jūrų kelionėse plaukiantiems laivams visiškai teisingai subsidiarumo principo pagrindu buvo paliktas nacionalinių administracijų nuožiūrai. EESRK nežino jokių nacionalinių įstatymų, išplėtusių privalomą ISM kodekso įgyvendinimą kitiems vidinėse jūrų kelionėse plaukiantiems laivams.

3.3.3 ISM kodeksas, skirtas tarptautinėse jūrų kelionėse plaukiantiems laivams, ir todėl sunkiai pasiekiamas administracijoms ir įmonėms, nustato reikšmingus įpareigojimus įmonėms ir jų laivams ir reikalauja laikytis tarptautinių konvencijų bei skatina griežtą pramonės standartų laikymąsi. Be to, išskirtinai vidaus jūrų kelionėse plaukiančių krovinių laivų saugos režimą reglamentuoja nacionaliniai įstatymai ir, netiesiogiai, tokiems laivams gali tekti laikytis režimo, taikomo tarptautinėse jūrų kelionėse plaukiantiems kroviniams laivams.

3.3.4 EESRK, kaip, inter alia, mažų ir vidutinio dydžio įmonių interesų gynėjas Europoje, yra susirūpinęs dėl ISM kodekso privalomo taikymo mažoms ir vidutinėms laivybos įmonėms, išskirtinai užsiimančioms vidaus jūrų kelionėmis. Atsižvelgiant į ankstesnius svarstymus, pasiūlytame reglamente turi būti atsižvelgiama į biurokratinius formalumus ir kodekso taikymo tokių įmonių laivams kaštai, todėl reikės taikymo lankstumo ir/arba išimčių.

4. Konkrečios pastabos

4.1 3 straipsnis - taikymas

4.1.1 EESRK mano, kad dėl praktinių priežasčių išimtys gali būti reikalingos vidaus jūrų kelionėse naudojamų mažų krovininių laivų ir keleivinių laivų atvejais, o ypač kai šiuos laivus eksploatuoja pats savininkas arba jam kontroliuojant.

4.2 4 straipsnis – saugos valdymo reikalavimai

4.2.1 Anksčiau minėtiems laivams netiesiogiai gali tekti laikytis tarptautinėse jūrų kelionėse plaukiančių laivų režimo. EESRK mano, kad reglamente turi būti aiškiai nustatyti pagrindiniai ISM kodekso, kuris gali būti tiesiogiai susijęs su tokiais laivais, reikalavimai.

4.3 5 straipsnis – sertifikavimas

4.3.1 EESRK remia sertifikavimo proceso privalomą taikymą, kuris yra pagrindinis svarus pasiūlyto reglamento pagrindimas.

4.3.2 Remiantis 2 ir 6 dalimis, reikia pažymėti, kad atitikties dokumentus ir saugos valdymo sertifikatus atitinkamai taip pat gali išduoti administracija laivo registracijos šalies administracijos prašymu.

4.3.3 EESRK teigia, kad 5 straipsnio 4 ir 9 dalis reikia išaiškinti ir supaprastinti pagal ISM kodekso nuostatas, nes jos įveda nereikalingus apribojimus ir kelia sumaištį.

4.4 7 straipsnis – saugiklių procedūra

4.4.1 Saugiklių procedūroje nedalyvauja, nors turėtų, valstybės narės arba registracijos šalys, išdavusios atitikties dokumentą ir kurioms gali reikėti sustabdyti dokumento galiojimą arba jį atšaukti.

4.5 9 straipsnis – ataskaitų rengimas

4.5.1 Straipsnyje nurodoma ataskaitos forma, kurią nustatys Komisija, bet jis nenustato ataskaitos turinio. Turi būti išaiškinta, ar numatomos ataskaitos apie tai, kaip valstybės narės laikosi reglamento, o ypač sertifikavimo procedūrų atžvilgiu, ar ataskaitos kaip įmonės ir jų laivai laikosi nuostatų, ką gali pastebėti registracijos šalies ir uosto kontrolės tarnybos.

4.6 13 straipsnis – įsigaliojimas

4.6.1 Atsižvelgdama į pastabas dėl 3 ir 4 straipsnių, EESRK mano, kad vienerių metų pereinamasis laikotarpis vidaus jūrų kelionėse plaukiančių krovininių laivų ir keleivinių laivų atitiktumui yra pakankamas.

5. Išvados

5.1 EESRK palaiko viso ISM kodekso ir tiesiogiai susijusių TJO gairių perkėlimą į ES teisę, priimant pasiūlytą naują reglamentą, kuris pakeis reglamentą Nr. 3051/95. Tačiau iš tikro pasiūlyto reglamento sferos išplėtimo pridėtinė vertė gali būti apribota, kadangi tarptautinėse jūrų kelionėse plaukiantys laivai ir vidinėse jūrų kelionėse plaukiantys „ro-ro“ tipo keleiviniai laivai jau atitinka ISM kodeksą.

5.2 EESRK pažymi, kad ISM įgyvendinimo patirtis nuo pirmo 1998 m. etapo atskleidė kodekso privalumus ir trūkumus. Visos į ISM kodekso įgyvendinimą įtrauktos jūrų grupės šalys turėtų visiškai suprasti kodekso siekinius, nes antraip jis būtų įgyvendinamas tik popieriuje. Į ISM kodekso režimą neįtrauktoms įmonėms ir laivams šis poreikis dar akivaizdesnis.

5.3 Inicijatyvą išplėsti ISM kodekso taikymą visiems vidaus jūrų kelionėse plaukiantiems laivams reikia peržiūrėti, siekiant suteikti daugiau lankstumo. Per neapsižiūrėjimą ir neproporciją naujoms laivų kategorijoms gali tekti laikytis tarptautinėse jūrų kelionėse plaukiantiems laivams taikomo režimo, kas galbūt pernelyg didelė kaina už atitikimą, ypač tais atvejais, kai laivus eksploatuoja jų savininkai arba jiems tiesiogiai tai kontroliuojant. Reglamente pasiūlytą sertifikavimo procedūrą reikia koreguoti, kad nebūtų įvedami nereikalingi apribojimai mažo ir vidutinio dydžio įmonėms, užsiimančioms vidaus jūrų kelionėmis. Vadinasi, išimtys arba alternatyvios nuostatos ISM kodekso pagrindiniams reikalavimams, tiesiogiai susijusių su šiais laivais, gali būti būtinos.

Briuselis, 2004 m. birželio 30 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Roger BRIESCH