

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų“

(COM(2016) 369 final – 2016/170 (COD))

(2017/C 034/28)

Pranešėjas: **Tomas ABRAHAMSSON**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2016 6 9
	Europos Sąjungos Taryba, 2016 6 22
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 100 straipsnio 2 dalis
	(COM(2016) 369 final – 2016/170 (COD))
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2016 10 6
Priimta plenarinėje sesijoje	2016 10 19
Plenarinė sesija Nr.	520
Balsavimo rezultatai (už/prieš/susilaikė)	229/0/3

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) iš esmės palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų. Kaip nurodyta tinkamumo ataskaitoje (REFIT, „Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“, COM(2015) 508 final), kai kuriose Direktyvos 2009/45/EB dalyse pateiktos apibrėžtys ir reikalavimai nepakankamai aiškūs, išdėstyti reikalavimai yra pasenę arba iš dalies sutampa, todėl su keleiviniais laivais susijusi teisinė sistema įgyvendinama nenuosekliai. Siūlomais pakeitimais siekiama supaprastinti teisės aktus, pašalinti iš dalies sutampančias nuostatas ir nuostatas, kurios dubliuojasi, taip pat patikslinti reikalavimus ir taikymo sritį, kartu išsaugant esamą saugos lygį.

1.2. Atsižvelgiant į tai, kad kasmet valstybių narių keleiviniais laivais, vykdančiais vidaus reusus, keliauja 120 mln. žmonių, ES teisės aktai, kuriais reglamentuojama keleivinių laivų sauga, yra labai svarbūs. Tačiau pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB, siūloma į direktyvos taikymo sritį neįtraukti mažų laivų iki 24 metrų ilgio, o šiuo metu į jos taikymo sritį neįtraukti tik eksploatuojami (ne nauji) laivai.

1.3. Loginis šio pasiūlymo pagrindimas yra tai, kad, pirma, Direktyva 2009/45/EB dabartiniu metu taikoma tik 70 laivų iš 1 950, o antra, subsidiarumo principas: paslaugos, dėl kurių šie laivai statomi, labai įvairios, ir nustatyti bendras taisykles bus ypatingai sunku. Valstybės narės galėtų pačios geriau reguliuoti.

1.4. EESRK atkreipia dėmesį į minėtą loginį pagrindą, bet rekomenduoja keleivių saugos labai iš direktyvos taikymo srities neišbraukti naujų laivų iki 24 metrų ilgio.

1.5. Pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB, aiškinama, kad šioje direktyvoje aliuminis yra plienui lygiavertė medžiaga ir todėl jam taikomi atitinkami priešgaisrinės saugos standartai. Šiuo metu ne visose valstybėse narėse aliumininiais laivams išduodami sertifikatai pagal šią direktyvą, todėl jose susiklosčiusi nevienoda padėtis. EESRK palankiai vertina šį paaiškinimą.

1.6. EESRK labai palankiai vertina tai, kad dabartinėse ES taisyklėse dėl keleivinių laivų saugos didelė svarba teikiama laivų prieinamumui riboto judumo asmenims (Direktyvos 2009/45/EB 17 konstatuojamoji dalis), ir džiaugiasi, kad ES standartai turi svarbią pridėtinę vertę, palyginti su tarptautiniais standartais, kuriuose nėra jokios privalomos nuostatos šiuo klausimu. EESRK labai palankiai vertina šią nuostatą ir mano, kad jį reikėtų taikyti visų rūšių keleiviniams laivams, teikiantiems paslaugas vidaus reisais.

1.7. EESRK palankiai vertina Komisijos pateiktą paaiškinimą naujame punkte (za). Šiame punkte paaiškinama, jog lygiavertė medžiaga – tai aliuminio lydinys arba bet kuri kita nedegioji medžiaga, kurios struktūros ir sandarumo savybės dėl naudojamos izoliacijos standartinio atsparumo ugniai bandymo pabaigoje atitinka plieno struktūros ir sandarumo savybes. Kadangi kai kuriose valstybėse narėse aliumininiais laivams sertifikatai nebuvo išduodami pagal šią direktyvą, EESRK iš esmės pritaria šiam paaiškinimui. Tačiau EESRK rekomenduoja, bendradarbiaujant su nacionaliniais ekspertais, pateikti išsamesnį atitinkamo techninio standarto, įtraukto į Direktyvos 2009/45/EB priedą, paaiškinimą.

2. Įžanga ir bendrosios aplinkybės

2.1. Dėl Europos, kuri yra milžiniškas pusiasalis, geografinės padėties jūrų transporto paslaugos, įskaitant keleivių vežimą, itin svarbios šioje rinkoje. Kasmet ES uostai aptarnauja daugiau kaip 400 mln. žmonių, iš kurių 120 mln. pervežami vidaus reisus vykdančiais keleiviniais laivais. Todėl, turint omenyje tai, kad teisės aktai, kuriais reglamentuojama laivų sauga, turi didelės įtakos visų pirma aplinkai, darbo teisei, ES piliečių judumui ir prekybos keleiviniais laivais palengvinimui (kadangi visoje ES jie atitinka tuos pačius standartus), ES vandenyse svarbu užtikrinti aukščiausius saugos standartus.

2.2. Po kelto *Estonia* katastrofos Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) priėmė keletą Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) pakeitimų, įskaitant reikalavimus didinti ro-ro laivų stabilumą tais atvejais, kai jie apgadinami.

2.3. Tačiau incidentų vis dar pasitaiko, dėl to Europa per pastaruosius du dešimtmečius nustatė papildomas keleivinių laivų saugos taisykles, įskaitant tam tikras konkrečias taisykles dėl keleivių registracijos, SOLAS taisykles tarptautiniams maršrutams, prie kurių priskiriami maršrutai tarp dviejų arba daugiau valstybių narių, ir daug kitų ES taisyklių, taikomų nacionaliniams maršrutams.

2.4. Pasiūlymai dėl keleivinių laivų saugos teisės aktų rengimo teikiami pagal Komisijos vykdomą programą REFIT. REFIT yra angliškų žodžių *Regulatory Fitness and Performance* (reglamentavimo kokybė ir rezultatai) santrumpa.

2.5. Jų tikslas – jei įmanoma, supaprastinti ir racionalizuoti esamas Europos keleivinių laivų saugos taisykles, kad būtų:

- paliktos tik tos ES taisyklės, kurios yra būtinos ir proporcingos,
- užtikrintas tinkamas, vienodas įgyvendinimas,
- panaikintos besidubliuojančios ir viena kitai prieštaraujančios nuostatos.

Šie tikslai atspindi EESRK rekomendacijas dėl programos REFIT, išdėstytas neseniai parengtoje tiriamojoje nuomonėje (SC/044, 2016 m. gegužės 26 d.).

2.6. Nuoseklus pasiūlymų rinkinys padeda siekti šių tikslų. Į keleivinių laivų saugos dokumentų rinkinį įeina pasiūlymai peržiūrėti beveik visus Europos keleivinių laivų saugos teisės aktus, išskyrus, žinoma, vien techninio pobūdžio Direktyvą 2003/25/EB dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų.

2.7. Dokumentų rinkinį sudaro šie trys pasiūlymai:

- apriboti ir patikslinti Direktyvos 2009/45/EB (techniniai standartai dėl jūra nacionaliniais maršrutais plaukiančių keleivinių laivų) taikymo sritį,

- patobulinti ir patikslinti įpareigojimus pranešti, numatytus pagal Direktyvą 98/41/EB (dėl keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos) ir pagal kitus dokumentus (Direktyvą 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų ir Direktyvą 2002/59/EB dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos), taip pat panaikinti nuostatas, kurios šioje srityje dubliuojasi,
- paaiškinti ir patikslinti ES ro-ro keltų (keltų, kuriais galima gabenti automobilius, traukinius ir keleivius) ir greitaeigių keleivinių laivų apžiūrų ir inspektavimo sistemą.

2.8. Ši nuomonė rengiama būtent dėl šio pirmojo pasiūlymo.

2.9. 2009 m. gegužės 6 d. Direktyva 2009/45/EB yra Direktyvos 98/18/EB, kurią reikėjo panaikinti dėl aiškumo, nauja redakcija. Joje nustatytas vienodas vidaus reisus vykdančioms keleiviniams laivams saugos lygis. Vis dėlto, praėjus 15 metų, Komisija, atlikusi tinkamumo patikrą, po kurios išryškėjo būtinybė supaprastinti ir patikslinti šiuo metu galiojančius reikalavimus, nusprendė, jog būtina peržiūrėti šią direktyvą, ir EESRK tam labai pritaria.

2.10. EESRK aktyviai dalyvavo rengiant teisės aktus, kuriais reglamentuojama saugi laivyba, pateikdamas kelias nuomones. Kalbant būtent apie keleivinių laivų saugą, vertėtų paminėti, kad 1996 m. gegužės 29 d. komitetas pateikė nuomonę dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ⁽¹⁾, vėliau, 2002 m. gruodžio 11 d. – nuomonę dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų ir dėl Direktyvos dėl 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų peržiūros. Be to, reikėtų paminėti, kad vėliau, 2008 m. sausio 16 d., komitetas besąlygiškai pritarė pasiūlymui dėl pirmiau minėtos Direktyvos 98/18/EB redakcijos.

2.11. Atsižvelgdamas į Komisijos atliktos peržiūros svarbą dabartiniu metu, EESRK nori parodyti, kaip svarbu nuolat gerinti vidaus reisus vykdančių keleivinių laivų saugą.

3. Svarbiausios Komisijos pasiūlymo nuostatos

3.1. Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų taikoma laivams, pagamintiems iš plieno ir lygiavertės medžiagos, taip pat greitaeigiems laivams, nesvarbu, koks jų ilgis. Šia ES lygmeniu įgyvendinta ir tik vidaus reisus vykdančioms laivams taikytina direktyva nustatyti techniniai laivų konstrukcijų, stabilumo, priešgaisrinės saugos ir gelbėjimo įrangos reikalavimai, pagrįsti SOLAS konvencijos (iš dalies pakeista 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje) nuostatomis ir tam tikrais reikalavimais, kurie buvo nustatyti įvykus keletui laivų avarijų, kurių metu žuvo žmonių, todėl reikėtų suvienodinti nevisiškai nuoseklus šio teisės akto nuostatas.

3.2. Po tinkamumo patikros, kuri buvo atlikta vykdančią programą REFIT (Europos Komisijos reglamentavimo kokybės ir rezultatų programa) ir įgyvendinant geresnio reglamentavimo darbotvarkę, Komisija priėjo prie išvados, kad yra galimybių dar labiau padidinti pirmiau minėta direktyva nustatytą saugos, veiksmingumo ir proporcingumo lygį. Todėl siūloma peržiūra siekiama supaprastinti ir racionalizuoti esamą reglamentavimo sistemą, iš kurios (nors ji atitinka savo tikslus ir išlieka labai aktuali) reikia pašalinti tam tikrus pasenusius, dviprasmius arba iš dalies sutampančius reikalavimus ir apibrėžtis.

3.3. Komisija siūlo keletą dabartinės direktyvos pakeitimų šiose srityse:

- iš direktyvos taikymo srities išbraukti mažesnius nei 24 m ilgio laivus, remiantis tuo, kad nedideli laivai daugiausia gaminami ne iš plieno ir sertifikatai jiems jau išduodami vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais,
- paaiškinti direktyvos taikymo sritį, nurodant, kad aliuminis yra plienui lygiavertė medžiaga (kalbant apie izoliacijai nuo ugnies keliamus reikalavimus) ir aiškiai nurodant, kad, kaip ir tradiciniai laivai, į ją neįtraukti atviroje jūroje esantys vėjo elektrinių parkus aptarnaujantys laivai,
- paaiškinti ir supaprastinti Direktyvoje 2009/45/EB pateiktas jūros zonų apibrėžtis, išbraukiant formuluotę „kuriamo <...> po laivo avarijos keleiviai gali išsilaipinti“, taip pat sąvoką „prieglobsčio vieta“.

⁽¹⁾ OL C 212, 1996 7 22, p. 21.

3.4. Be to, REFIT ataskaitoje rekomenduojama parengti funkciniais reikalavimais pagrįstas mažiems laivams ir ne iš plieno ar lygiaverčių medžiagų pagamintiems laivams taikytinas gaires ar standartus, kurie sudarytų tikslius grindžiamos standartų sistemos dalį;

3.5. Galiausiai, vertėtų paminėti tai, kad Komisijos pasiūlymu siekiama išlaikyti Direktyva 2009/45/EB nustatytą esamą bendrą ES vandenyse vidaus reisu vykdančių laivų saugos lygį, kuris palengvina laivų perkėlimą iš vieno nacionalinio registro į kitą ir sudaro lygios konkurencijos sąlygas visiems operatoriams, vykdančiams vidaus reisu.

4. Bendrosios pastabos

4.1. EESRK atkreipia dėmesį į tai, jog gali būti, kad ES keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų tinkamumo patikra galėjo būti pagrįsta neišsamiais duomenimis, todėl prašo ateityje atidžiau rinkti duomenis ir taikyti veiksmingesnes stebėsenos sistemas, kad ES teisės aktų įgyvendinimo *ex-post* vertinimai būtų patikimesni.

4.2. Nors EESRK supranta, kodėl nedidelius laivus (iki 24 m ilgio) siūloma išbraukti iš direktyvos taikymo srities, komiteto nuomone, ši direktyva ir toliau turėtų būti taikoma naujiems laivams iki 24 m ilgio.

4.3. REFIT ataskaitoje, taip pat Direktyvos 2009/45/EB 17 konstatuojamoje dalyje pažymima, kad ES standartai garantuoja riboto judumo asmenims galimybę naudotis keleivinių keltų paslaugomis vidaus reisais, o tarptautiniuose standartuose ši nuostata yra neprivaloma. EESRK labai palankiai vertina šį reikalavimą ir mano, kad jį reikėtų taikyti visų rūšių keleiviniams laivams, teikiantiems paslaugas vidaus reisais.

4.4. EESRK taip pat mano, kad labai svarbu, kad visiems keleiviams laivuose būtų teikiama išsami informacija apie saugą laive. Labai svarbu užtikrinti, kad ši informacija būtų teikiama ir neįgaliesiems.

5. Konkrečios pastabos dėl siūlomų Direktyvos 2009/45/EB pakeitimų

5.1. 2 straipsnis. Apibrėžtys

5.1.1. h) punktas. Sąvokos „naujas laivas“ apibrėžtis – laivas, kurio kilis buvo pastatytas arba kurio statybos etapas buvo panašus 1998 m. liepos 1 d. ar vėliau – yra pasenusi, bet jokio pakeitimo nėra pasiūlyta.

5.1.2. u) punktas. Nepaaiškinta, kodėl sąvoka „priimančioji valstybė“ pakeista sąvoka „uosto valstybė“. EESRK rekomenduoja, kad Komisija paaiškintų, kodėl šis terminas pakeistas ir kaip galbūt pasikeitė esmė.

Be to, atrodo, kad šiuo metu direktyvoje nedaroma skirtumo tarp ES valstybės ir ES nepriklausančios šalies vėliavų, o tai gali būti svarbu, nes aptariami laivai vykdo jūrų kabotažą (1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas)).

5.1.3. Naujas (za) punktas. Šiame punkte paaiškinama, jog lygiavertė medžiaga – tai aliuminio lydinys arba bet kuri kita nedegioji medžiaga, kurios struktūros ir sandarumo savybės dėl naudojamos izoliacijos standartinio atsparumo ugniai bandymo pabaigoje atitinka plieno struktūros ir sandarumo savybes. Kadangi kai kuriose valstybėse narėse aliumininiam laivams sertifikatai nebuvo išduodami pagal šią direktyvą, EESRK iš esmės pritaria šiam paaiškinimui. Tačiau EESRK rekomenduoja, bendradarbiaujant su nacionaliniais ekspertais, pateikti išsamesnį atitinkamo techninio standarto, įtraukto į Direktyvos 2009/45/EB priedą, paaiškinimą.

Galiausiai, EESRK mano, kad nauja sąvokos „lygiavertė medžiaga“, ypač „bet kuri kita nedegioji medžiaga“ apibrėžtis gali klaidinti, nes nėra tinkamai nurodyta, kokios rūšies medžiaga turi būti lygiavertė, kad patektų į iš dalies pakeistos direktyvos taikymo sritį.

5.1.4. Naujas (zd) punktas. Pasiūlyta tokia sąvokų „pramoginė jachta“ arba „pramoginis laivas“ apibrėžtis: „bet kuriuo būdu varomas laivas be krovinių, kuriuo nevykdoma prekyba ir kuriuo plukdoma ne daugiau kaip 12 keleivių“. EESRK nuomone, dėl aiškumo reikėtų palikti esamą formuluootę su žodžių junginiu „komerciniais tikslais“.

5.2. 3 straipsnis. Taikymo sritis

5.2.1. 1 dalis, a punktas. [Ši direktyva taikoma] „24 metrų ir ilgesniems naujiems ir eksploatuojamiems keleiviniams laivams“. Taigi, pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB, iš direktyvos taikymo srities išbraukiami visi nedideli laivai, o dabartinis teisės aktas netaikomas tik eksploatuojamiems, bet ne „naujiems“ laivams iki 24 metrų ilgio. Žr. sąvokos „naujas laivas“ apibrėžtį 5.1.1 punkte.

5.2.2. Išbraukimas iš direktyvos taikymo srities argumentuojamas tuo, kad dabartiniu metu Direktyva 2009/45/EB taikoma tik 70 iš 1 950 mažų laivų.

5.2.3. Taip pat toks pasiūlymas grindžiamas subsidiarumo principu, kadangi šie laivai skirti labai įvairioms paslaugoms teikti ir nustatyti bendrą taisyklių rinkinį bus labai sunku, todėl valstybės narės pačios reguliuoti galėtų geriau.

5.2.4. EESRK šie argumentai sunkiai suprantami. Jeigu 96 % visų mažesnių laivų ši direktyva netaikoma, kadangi jie yra pagaminti ne iš plieno ar lygiavertės medžiagos arba plaukioja vien uosto akvatorijoje ir pan., tai šiems laivams direktyvos netaikymas laivams iki 24 metrų ilgio nenaudingas. O kaip dėl kitų 4 %?

5.2.5. Jeigu suderintos taisyklės netinkamos tam tikriems laivams iki 24 metrų ilgio, tai valstybėse narėse jau dabar galima taikyti išimtis pagal direktyvos 9 straipsnį. Tačiau, jeigu pasiūlymui dėl direktyvos pakeitimo šiuo klausimu bus pritarta, kai kuriems laivams iki 24 m ilgio direktyva nebebus taikoma.

5.2.6. 24 metrų ilgio keleivinis laivas nebūtinai yra nereikšmingas laivas, kadangi juo gali plaukti net, pavyzdžiui, 250 keleivių. Būtų galima argumentuoti, kad keleiviai, plaukiantys 23,9 metro ilgio laivu, turėtų turėti tokias pat teises į saugą, kaip plaukiantys 24,1 metro ilgio laivu. Dėl šių priežasčių EESRK laikosi nuomonės, kad direktyva ir toliau turėtų būti taikoma naujiems laivams iki 24 metrų ilgio, o valstybės narės gali, jei tinka, kaip ir anksčiau leisti taikyti išimtis.

5.3. 5 straipsnis

Kalbant apie 5 straipsnio 3 dalies dėl inspektavimo pakeitimą, EESRK laikosi nuomonės, kad taip pat reikėtų nurodyti ro-ro keltus ir greitaeigius keleivinius laivus, teikiančius reguliariąsias paslaugas vidaus reisais, kaip apibrėžta pagal naują pasiūlymą dėl direktyvos (COM(2016) 371 final), kuria panaikinama Direktyva 1999/35/EB (žr. 1 straipsnį). Siekiant toliau racionalizuoti nacionalinių administracijų atliekamą inspektavimą, maksimaliai prailginti laivo verslinio naudojimo trukmę ir išvengti galimo specialaus inspektavimo pagal siūlomą direktyvą (COM(2016)371 final), kuria panaikinama Direktyva 1999/35/EB, dubliavimo ir, kaip reikalaujama pagal 12 straipsnį, siūloma:

- pakeisti terminą „apžiūra“ (angl. *survey*) terminu „inspektavimas“ (angl. *inspection*) pagal 5 straipsnį,
- padaryti aiškią nuorodą pagal 5 straipsnį į inspektavimo reikalavimus pagal siūlomą naują direktyvą (COM(2016)371 final), kuria panaikinama Direktyva 1999/35/EB.

2016 m. spalio 19 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Georges DASSIS