

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl patobulintų stovumo reikalavimų įtraukimo ir suderinimo su Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytais stovumo reikalavimais iš dalies keičiama Direktyva 2003/25/EB

(COM(2022) 53 final – 2022/0036 (COD))

(2022/C 323/20)

Pranešėjas **Mateusz SZYMAŃSKI**

Prašymas pateikti nuomonę	Europos Parlamentas, 2022 3 7 Europos Sąjungos Taryba, 2022 3 1
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis ir 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2022 5 2
Priimta plenarinėje sesijoje	2022 5 18
Plenarinė sesija Nr.	569
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	182 / 1 / 1

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK palankiai vertina pasiūlymą iš dalies pakeisti dabartines taisykles dėl apgadintų ro-ro keleivinių laivų saugos. Jis tvirtai pasisako už tai, kad jūrų transporto sektoriuje būtų išlaikyti aukščiausi įmanomi saugos standartai. Tai ypač svarbu šio tipo plaukiojančiosioms priemonėms, kurios dėl savo specifinių savybių yra labiau pažeidžiamos nei kitų tipų laivai.

1.2. Be to, EESRK palankiai vertina pastangas suderinti tarptautines taisykles, šiuo atveju siekiant, kad jos atitiktų Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) nustatytas tarptautines taisykles. Taip pat vertinamos įdėtos pastangos siekiant supaprastinti teisės aktus, palengvinančius šių taisyklių naudojimą ir taikymą. Palankiai vertiname šio projekto įgyvendinimo metodą, visų pirma išsamias konsultacijas su šios srities ekspertais.

1.3. Vis dėlto EESRK norėtų pabrėžti, kad dėl sudėtingos ir neaiškios teksto redakcijos šį pasiūlymą išnagrinėti yra labai sunku. Tokiu būdu pateiktos nuostatos ir paaiškinimai iš esmės kliudo šio pasiūlymo tikslui, kuriuo siekiama palengvinti anksčiau minėtų teisinių nuostatų naudojimą ir taikymą. Rekomenduojama padidinti pasiūlymo skaidrumą, be kita ko, grafiškai išdėstant tikslinius sprendimus su tinkamais paaiškinimais.

1.4. EESRK yra susirūpinęs dėl pasiūlyme priimtų laikinų alternatyvių sprendimų, skirtų naujai pastatytiems laivams, sertifikuotiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, ir dėl siūlymo šias dvi alternatyvas įvertinti praėjus dešimčiai metų nuo pakeitimo įgyvendinimo, taip pat dėl paskelbtos direktyvos peržiūros po įvertinimo.

1.5. EESRK pažymi, kad naujai pastatytiems laivams nustačius dvi alternatyvas, pasiūlymo tikslas „sumažinti painumą ir techninę bei administracinę naštą, atsiradusius pirmiausia dėl dviejų skirtingų apgadintų ro-ro keleivinių laivų nesąsaja vertinimo sistemų“, būtų nevisiškai pasiektas. Dvi alternatyvas siūloma taikyti pereinamuoju dešimties metų laikotarpiu.

1.6. EESRK nuomone, dėl tokių laikinų sprendimų nustatymo ateityje kils daug neaiškumų ir papildomų problemų. Reikėtų pabrėžti, kad investicijos į laivynus šiame transporto sektoriuje yra ilgalaikio pobūdžio. Dėl to pasiūlyme pateiktoje perspektyvoje turėtų būti atsižvelgiama į sektoriaus ypatumus.

1.7. EESRK manymu, reikia pakeisti nuostatą dėl laikino alternatyvių stabilumo reikalavimų taikymo ir priimti bendrą sprendimą dėl stovumo reikalavimų, taikomų naujai pastatytiems laivams, galintiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, kad nekiltų papildomų sunkumų dėl taisyklių nuoseklumo ir aiškumo ir būtų išvengta laikino jų taikymo.

1.8. EESRK siūlo periodinį vertinimą atlikti kas tam tikrą laikotarpį, pavyzdžiui, kas dešimt metų. Tačiau nereikėtų iš anksto spręsti apie teisėkūros veiksmus remiantis vertinimo išvadomis. Siekiant pagerinti saugą, siūloma nuolat konsultuotis su šiuos klausimus reguliuojančiomis įstaigomis.

1.9. Be to, siekiant pagerinti pasiūlymo aiškumą ir palengvinti naujų taisyklių taikymą, siūloma pasiūlymo turinį iš dalies pakeisti taip, kad esami nesertifikuoti laivai galėtų atitikti galiojančius standartus, taikomus esamiems sertifikuotiems (arba naujiems) laivams. Visiems kitiems laivams turėtų būti taikomi nauji sprendimai.

2. Komisijos pasiūlymo santrauka ir nuomonės rengimo aplinkybės

2.1. Komisijos pasiūlymas susijęs su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/25/EB⁽¹⁾ dėl specialių ro-ro keleivinių laivų stabilumo reikalavimų keitimu.

Tai susiję su teisine peržiūra, pradėta 2017 m. pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT). Tuo metu Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2017/2108, (ES) 2017/2109 ir (ES) 2017/2110 buvo iš dalies pakeistos⁽²⁾.

2.2. Tinkamumo patikros metu taip pat patikrinta Direktyva 2003/25/EB, kuria reguliuojami specialieji ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimai. Tačiau direktyvos keitimą buvo nuspręsta atidėti atsižvelgiant į tai, kad tuo metu Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO) vyko diskusijos dėl apgadintų laivų stovumo standartų. IMO, priėmusi rezoliuciją MSC.421(98), galiausiai patvirtino peržiūrėtas konkrečias nuostatas dėl apgadintų keleivinių laivų stovumo standartų, kurie taip pat taikomi ro-ro keleiviniams laivams. Į tuos tarptautinio lygmens pokyčius būtina atsižvelgti ir Sąjungos taisykles bei reikalavimus suderinti su Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS konvencija) nustatytais atitinkamais reikalavimais tarptautiniais reisais plaukiojantiems ro-ro keleiviniams laivams.

2.3. Komisijos teigimu, visa apimantis peržiūros tikslas – sukurti aiškią, paprastą ir šiuolaikišką teisinę sistemą, kurią būtų galima lengviau įgyvendinti, stebėti ir užtikrinti jos vykdymą taip padidinant bendrą saugos lygį.

2.4. Be to, atliekant ES keleivinių laivų saugos taisyklių peržiūrą siekiama supaprastinti ir racionalizuoti esamą reguliavimo sistemą. Šio veiksmo tikslas – taikyti ES taisykles tiek, kiek tai būtina ir proporcinga. Komisija taip pat siekia užtikrinti tinkamą jų įgyvendinimą ir pašalinti galimą susijusių teisės aktų dubliavimąsi ir neatitikimus. Taip pat reikėtų pažymėti, kad šia peržiūra siekiama sumažinti painumą ir techninę bei administracinę našta, atsiradusias pirmiausia dėl dviejų skirtingų sistemų, kurios naudojamos vertinant apgadintų ro-ro keleivinių laivų nesąsajaumą, atsižvelgiant į stabilumo reikalavimus, taip pat siekiant racionalizuoti įmonėms ir laivų statyklų operatoriams tenkančią duomenų apskaičiavimo našta.

2.5. Tarptautiniais reisais, įskaitant reisu tarp dviejų valstybių narių, plaukiojantiems laivams taikomos tarptautinės konvencijos (priklausančios IMO kompetencijai, visų pirma SOLAS konvencija) ir tam tikros ES taisyklės. Be tarptautinių reikalavimų, keleiviniams laivams, ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiems laivams taikomos specialios ES taisyklės.

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

⁽²⁾ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2108, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 315, 2017 11 30, p. 40); 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2109, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams (OL L 315, 2017 11 30, p. 52); 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariasis paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

2.6. Direktyvoje 2003/25/EB nustatyti apgadintų ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimai, taikomi visiems reguliariams paslaugas į valstybių narių uostus ir iš jų teikiantiems ro-ro keleiviniams laivams, plaukiojantiems tarptautiniais reisais, neatsižvelgiant į jų vėliavą. Direktyva siekiama užtikrinti jų stovumą po apgadavimo ir taip padidinti šio tipo laivų neskežtamumą, kai jie apgadunami dėl susidūrimo. Ši direktyva yra 1996 m. Stokholmo susitarimo rezultatas. Specialūs ES stovumo reikalavimai papildo apgadintų laivų SOLAS stovumo reikalavimus.

2.7. Siūloma peržiūra buvo atlikta įvertinus galimybę suderinti ES reglamentavimo metodą dėl konkrečių ro-ro keleivinių laivų stovumo reikalavimų su tarptautiniais teisės aktais, tačiau turi būti išlaikytas bent jau dabartinis saugos lygis, nustatytas Direktyvoje 2003/25/EB.

2.8. Rengiant pasiūlymą buvo vykdomos tikslinės konsultacijos. Su nacionaliniais ekspertais konsultuotasi Keleivinių laivų saugos ekspertų grupėje. Per šias konsultacijas parengta laivų pajėgumu grindžiama apgadinto laivo stovumo reikalavimų struktūra.

2.9. Į šį pasiūlymą įtrauktos laikinos alternatyvos naujai pastatytiems laivams, sertifikuotiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų. Alternatyvūs sprendimai grindžiami šiais kriterijais: data, kada sukonstruotas laivo kilis arba prieitas panašus laivo statybos etapas, ir laivo keleivių vežimo pajėgumu.

2.10. Pasiūlyme numatoma nustatyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo mechanizmus. Pagrindiniai duomenys apie naujai pastatytus laivus ir apskaičiuoti apgadinto laivo stovumo duomenys būtų renkami ir vertinami padedant Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA). Praėjus dešimčiai metų nuo peržiūrėtų reikalavimų įgyvendinimo pradžios būtų atliktas vertinimas ir peržiūrėta direktyva.

2.11. Pasiūlyme taip pat nustatomos ro-ro laivų sertifikavimo taisyklės, atsižvelgiant į iš dalies pakeistus reikalavimus.

3. Pastabos

3.1. Transporto sauga šiuo metu yra vienas svarbiausių uždavinių, nes lūkesčiai šioje srityje didėja. Dėl skirtingų reglamentų itin sunku įgyvendinti sutartas taisykles ir užtikrinti jų vykdymą.

3.2. Ro-ro laivai vertinami kaip labiau pažeidžiami nei kiti laivai. Tai susiję su jų konstrukcijos, pritaikytos transporto priemonėms ir keleiviams vežti, ypatumais. Dėl santykinai mažos grimzlės ir aukšto sunkio centro gali kilti stovumo problemų. Taip pat kyla pavojus dėl per aukšto viršvandeninio borto, laivo vartų kaip rampos naudojimo, pertvarų trūkumo, per aukštai esančių gelbėjimosi valčių ir plaustų, galimų krovos klaidų, netolygaus krovinių paskirstymo.

3.3. EESRK palankiai vertina pastangas siekiant suderinti tarptautines taisykles, šiuo atveju, kad jos atitiktų IMO nustatytas tarptautines taisykles. Taip pat vertinamos įdėtos pastangos siekiant supaprastinti teisės aktus, palengvinančius šių taisyklių naudojimą ir taikymą.

3.4. Tačiau Komitetas neigiamai vertina šio dokumento aiškumą ir skaidrumą. Pasiūlymo nagrinėjimas dėl teksto struktūros ir pasirinktų sprendimų pateikimo būdo net ekspertams pasirodė nepaprastai sudėtingas. Tokiu būdu pateiktos nuostatos ir paaiškinimai iš esmės kliūdo šio pasiūlymo tikslui, kuriuo siekiama palengvinti anksčiau minėtų teisinių nuostatų naudojimą ir taikymą. Rekomenduojama prie pateikto pasiūlymo pridėti grafinį pristatymą, pavyzdžiui, priede pateikti lentelę, taip pat parengti atitinkamas gaires bei paaiškinimus.

3.5. EESRK norėtų išsakyti savo pritarimą darbo metodui, taikytam rengiant šį pasiūlymą. Tai, kad rengiant teisės akto projektą buvo atsižvelgiama į pramonės ekspertų ir suinteresuotųjų subjektų nuomonę, yra teisinga praktika, padedanti pasiekti bet kurios teisėkūros iniciatyvos tikslus. Taip pat galima tikėtis, kad numatytas techninių apibrėžčių suderinimas ir teisinių formuluočių pateikimas bus tinkamai atliktas ir įgyvendintas.

3.6. EESRK yra susirūpinęs dėl pasiūlyme priimtų laikinų alternatyvių sprendimų, skirtų naujai pastatytiems laivams, sertifikuotiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, ir dėl siūlymo šias dvi alternatyvas įvertinti praėjus dešimčiai metų nuo pakeitimo įgyvendinimo, taip pat dėl paskelbtos direktyvos peržiūros po įvertinimo.

3.7. EESRK pažymi, kad dvi naujai statomiems laivams siūlomos alternatyvos reiškia, jog pasiūlymo tikslas, t. y. sumažinti painumą ir techninę bei administracinę naštą, nebus pasiektas. Komisija pabrėžia, kad pasiūlymas atitinka SOLAS konvencijoje nustatytus naujus sprendimus ir juo siekiama suderinti du lygiagrečius taisyklių rinkinius. Nepaisant šių tikslų, siūlomas laikinas sprendimas, pagal kurį dešimties metų laikotarpiui numatomos dvi alternatyvos ir kuris pasibaigus šiam laikotarpiui turi būti peržiūrėtas.

3.8. EESRK nuomone, dėl tokių laikinų sprendimų nustatymo ateityje kils daug neaiškumų ir papildomų problemų. Reikėtų pabrėžti, kad investicijos į laivynus šiame transporto sektoriuje yra ilgalaikio pobūdžio. Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad ro-pax laivai eksploatuojami vidutiniškai 26 metus, o krovininiai ro-ro laivai – daugiau nei 15 metų⁽³⁾. Dėl to pasiūlyme pateiktoje perspektyvoje turėtų būti atsižvelgiama į sektoriaus ypatumus.

3.9. EESRK manymu, reikia pakeisti nuostatą dėl laikino alternatyvių stabilumo reikalavimų taikymo ir priimti bendrą sprendimą dėl stovumo reikalavimų, taikomų naujai pastatytiems laivams, galintiems vežti ne daugiau kaip 1 350 asmenų, kad nekiltų papildomų sunkumų dėl taisyklių nuoseklumo ir aiškumo ir būtų išvengta laikino jų taikymo.

3.10. EESRK palaiko stebėsenos ir periodinio vertinimo mechanizmus, tačiau atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta pirmiau, rekomenduoja keisti tokio sprendimo formuluotę ir logiką. Siūloma periodinį vertinimą atlikti kas tam tikrą laikotarpį, pavyzdžiui, kas dešimt metų. Tačiau nereikėtų iš anksto spręsti apie teisėkūros veiksmus remiantis vertinimo išvadomis. Svarbu, kad vertinimas būtų atliekamas dalyvaujant tiems, kuriems dažniausiai tenka praktiškai taikyti šias taisykles. Todėl, siekiant pagerinti saugą, taip pat siūloma nuolat konsultuotis su šiuos klausimus reguliuojančiomis įstaigomis. Tai svarbu turint omenyje klimato kaitą, dėl kurios didėja orų svyravimai ir laivyba dažnai susiduria su ekstremaliomis sąlygomis.

3.11. Be to, siekiant pagerinti pasiūlymo aiškumą ir palengvinti naujų taisyklių taikymą, siūloma pasiūlymo turinį iš dalies pakeisti taip, kad esami laivai galėtų atitikti galiojančius standartus, nepriklausomai nuo sertifikavimo. Visiems kitiems laivams turėtų būti taikomi nauji sprendimai. Tačiau pasibaigus pereinamajam laikotarpiui taisyklės turi būti visiškai suderintos.

Bruselis, 2022 m. gegužės 18 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė*
Christa SCHWENG

⁽³⁾ EMSA, 2021 m. Europos jūrų transporto aplinkosaugos ataskaita, Liuksemburgas, 2021 m.